



Skrzydłata
POLSKA

NR 30 (420) • 22. VII. 1959 • CENA 2 zł

XV

**LAT
POLSKI LUDOWEJ**



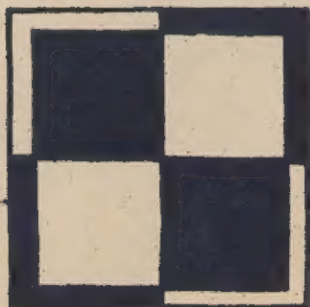
LOTNICTWO SPORTOWE

dla uczczenia

Święta Odrodzenia

Dla uczczenia Święta Odrodzenia i XV-lecia Polski Ludowej, Aeroklub PRL przy współudziale Głównego Komitetu Kultury Fizycznej organizuje w dniu 21 lipca Złot Gwiazdzysty do Warszawy. Wezmą w nim udział 43 załogi (pilot + mechanik), po jednej z każdego z 35 aeroklubów, wszystkich szkół szybowcowych i CWL. Na Złot złożą się 3 próby pilotażowe (przyłot na punktualność na lotnisko Gocław, prawidłowy dołot po kursie na taśmę i próba lądowania na celność). Załoga, która zdobędzie największą ilość punktów w Zlocie, otrzyma puchar przewodniczącego GKKF. Ponadto uczestnicy Złotu wezmą udział w dniu 22 lipca w wielkiej defiladzie wojskowej i sportowej, jaka odbędzie się w stolicy z okazji Święta Odrodzenia.

Złot Gwiazdzysty, podobnie jak i uroczyste otwarcie w tym dniu na Gocławiu Spadochronowych Mistrzostw Polski z udziałem zawodników zagranicznych, będzie zarazem jedną z głównych atrakcji „Dni Młodości” (odbędą się w całym kraju w dniach 19–22 lipca), które inauguruje Święto Odrodzenia Polski.



NIECH ŻYJE NASZA UMIŁOWANA OJCZYZNA POLSKA RZECZPOSPOLITA LUDOWA

W dniu Święta Odrodzenia 22 Lipca pozdrawiamy pilotów cywilnych i wojskowych, modelarzy, spadochroniarzy, techników i mechaników, pracowników nauki i techniki, przemysłu lotniczego, działaczy i sympatyków lotnictwa oraz życzymy wszelkiej pomyślności w życiu osobistym i sukcesów w pracy zawodowej

REDAKCJA



PIĘTNASTOLECIE WIELKICH PRZEMIAN

„POLACY W KRAJU I NA EMIGRACJI. POLACY W NIEWOLI NIEMIECKIEJ. RODACY: WYBIŁA GODZINA WYZWOLENIA. ARMIA POLSKA OBOK ARMII CZERWONEJ PRZEKROCZYŁA BUG. ŻOŁNIERZ POLSKI BIJE SIĘ NA NASZEJ ZIEMI OJCZYSTEJ. NAD UMĘCZONĄ POLSKĄ POWIAŁY ZNOW BIAŁO-CZERWONE SZTANDARY”.

Tymi słowami rozpoczynał się Manifest Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego wydany w dniu 22 lipca 1944 roku do narodu polskiego. PKWN — pierwszy tymczasowy rząd Polski Ludowej, reprezentujący masę ludową i wyrażający uczucia patriotyczne wszystkich uczciwych Polaków, ogłosił piętnaście lat temu historyczny Manifest, który stał się programem działania całego narodu, był konsekwentnym programem całego postępowego obozu demokracji polskiej, któremu przewodziła partia klasy robotniczej — polscy komuniści.

Dzisiaj, kiedy po 15-tu latach dokonuje się podsumowania całego dorobku naszej niepodległej, ludowej ojczyzny, stwierdzić trzeba, że ogromne sukcesy, jakie nasze państwo zanotowało w dziedzinie budowy nowego życia, są niezbitym dowodem konsekwentnego wcielenia w życie i realizowania ideałów zawartych w słowach Manifestu Lipcowego.

Piętnastoletnia Polska Ludowa, pomimo że na progu swego życia zanotowała po straszliwej wojnie wielką i bolesną stratę około 6 milionów ludności i około 38 procent majątku narodowego według jego wartości przedwojennej, jest dzisiaj rozwinętym krajem przemysłowo-rolniczym, legitymującym się 6-krotnie wyższą produkcją niż Polska w 1937 roku. Powstały przy tym zupełnie nowe dziedziny przemysłu, których nie znano w kraju przed wojną. Przemysł ten — własność całego narodu — jest jak najbardziej nowoczesny. Rewolucyjne wprost zmiany dokonały się również w dziedzinie oświaty i kultury.

Kamieniem węgielnym w rozwoju Polski Ludowej w minionym piętnastolecu, była przede wszystkim przyjaźń i współpraca polsko-radziecka. Wielkiemu Krajowi Rad Polska zawdzięcza dwukrotne odzyskanie nie-

podległości. W czasie całego ogromnego skoku, jakiego dokonaliśmy, spotykaliśmy się zawsze z serdeczną pomocą Związku Radzieckiego, szczególnie gospodarczą i techniczną. To właśnie Związek Radziecki pomógł nam zbudować potężny i nowoczesny przemysł, w tym i lotniczy. Przyjaźni tej i współpracy zawdzięczamy nie tylko nasze sukcesy gospodarcze i polityczne. Zawdzięczamy także trwałość naszych granic zachodnich na Odrze i Nysie. Oparcie się o bratnie sojusze z wszystkimi krajami socjalistycznymi, z których najpotężniejszy jest Związek Radziecki, daje nam gwarancję bezpieczeństwa i niepodległości kraju oraz możliwość spokojnej pracy nad jego rozwojem. Dlatego też całe społeczeństwo polskie z okazji naszego wielkiego święta narodowego i piętnastolecia Polski Ludowej, z wielką radością gości u siebie naszych drogiego przyjaciół — delegację radziecką z I sekretarzem KC KPZR i przewodniczącym Rady Ministrów ZSRR Nikitą Chruszczowem na czele.

Spoglądając na minione lata i podsumowując znane już powszechnie, bez precedensu zresztą w historii Polski osiągnięcia lotnictwa sportowego w piętnastolecie, wiemy aż nadto dobrze, że w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej otrzymaliśmy tak dobre warunki uprawiania sportu lotniczego, jakich nie miało dotychczas żadne z pokoleń. Zawdzięczamy je właśnie władzy ludowej, która 15 lat temu, poprzez pierwszy, tymczasowy rząd Polski Ludowej — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego wytknęła w Manifestie Lipcowym nowe drogi lepszego życia naszego kraju.

15-lecie Polski Ludowej jest okresem, w którym zamknęły się najważniejsze zmiany w historii naszego lotnictwa sportowego. Dzięki wytężonej pracy wszystkich członków Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — aktywu społecznego i kadry etatowej, dzięki wspólnemu wysiłkowi personelu latającego i naziemnego, pracy z młodzieżą lotniczą oraz szczerzej sympatii całego społeczeństwa nasze lotnictwo sportowe weszło trwale na arenę międzynarodową. Szybownictwo nasze stało się ekstraklasą światową. Jesteśmy dumni, że nie zawiedliśmy pokładanych w nas nadziei, że mogliśmy dać także swój wkład do tego, aby stalowe skrzydła odrzutowców czujnie strzegły naszych granic, aby nasz naród mógł w spokoju budować piękny gmach socjalizmu.

Telefon własny z Vrsac

BOGUSŁAW WODZIŃSKI WICEMISTRZEM JUGOSŁAWII

STOSOWNIK do zapowiedzi w ostatnim numerze, połączyliśmy się w dniu 14 lipca ponownie z Centrum Wyszczolenia Lotniczego Związku Jugosławii (VRSJ) w miejscowości Vrsac, gdzie rograne zostały Szybocowe Mistrzostwa Jugosławii. Oto informacje, jakich udzielił nam telefonicznie kierownik centrum J. Gorjup:

W czasie trwania mistrzostw przeprowadzonych zostało w sumie osiem konkurencji, mianowicie: jeden przelot otwarty, jeden przelot docelowo, jeden docelowo-powrotny, dwa przeloty po trasie trójkąta 100 km, dwa po trasie trójkąta 200 km i jeden przelot po trasie trójkąta 300 km.

Pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej zawodów wraz z tytułem szybocowego mistrza Jugosławii na rok 1959 zdobył BOZIDAR KOMAC.

znany w Polsce z udziału w szalorocznych mistrzostwach świata w Lesznie i z udziału w mistrzostwach Polski w 1957 roku.

Duży sukces odniósł startujący w mistrzostwach zawodnik polski BOGUSŁAW WODZIŃSKI z Aeroklubu Warszawskiego, który zajął drugie miejsce w klasyfikacji ogólnej.

Na dalszych miejscach uplasowali się kolejno: III — Josef Mrak, IV — Emil Korsic, V — Vasilje Stepanović.

Doskonały wynik Bogusława Wodzińskiego cieszy tym bardziej, że stanowi on potwierdzenie sukcesu Edwarda Makul i Mariana Gorzelaka sprzed dwóch lat, którzy startując w 1957 r. w mistrzostwach Jugosławii zajęli w klasyfikacji ogólnej drugie i trzecie miejsce.

TER.

REKORD SZEMPLIŃSKIEJ POBITY

DNIA 14 lipca br., przebywając w Centrum Szybocowym w Lesznie pilotka Aeroklubu Krakowskiego Danuta Zachara, ustanowiła swój pierwszy rekord w prędkościowym przelocie po trasie trójkąta 100 km wynikiem 80,5 km/h. Przelot odbył się na szybowcu „Jaskółka-2” i trasa jego prowadziła z Leszna przez Wronisław, Kotłę do Leszna. Poprzednio rekord ten należał do Wandy Szemplińskiej i był przez nią ustanowiony w 1954 roku wynikiem 75,564 km/h.

Warto dodać, że Danuta Zachara ma 14 lat, jest studentką IV roku Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie i... dobrze zapowiadającą się pilotką wyczynową.

Order
Czerwonej Gwiazdy
otrzymał Polak za
uratowanie lotnika
ZSRR

KONSUL Związku Radzieckiego w Szczecinie — I. N. Skaczkow udekorował rolnika F. Dąbrowskiego ze wsi Chociwel woj. szczecińskiego odznaką „Czerwonej Gwiazdy”, przyznawaną mu przez Prezydium Rady Najwyższej ZSRR w marcu br.

To wysokie odznaczenie otrzymał F. Dąbrowski za uratowanie w czasie ostatniej wojny życia lotnikowi radzieckiemu I. M. Chruszczowowi, obecnie mieszkającemu w Dniepropietrowsku. Dąbrowski przez kilkanaście dni ukrywał zestrzelonego lotnika, narażając życie swoje i rodziny.

Nowy udany eksperyment radziecki

RAKIETA BALISTYCZNA O CIĘŻARZE 2200 KG POWRÓCIŁA Z KOSMOSU NA ZIEMIĘ

W Związku Radzieckim dokonano kolejnego eksperymentu polegającego na wyrzuceniu do górnych warstw atmosfery jednostopniowej balistycznej rakiety geofizycznej, na której pokładzie znajdowały się dwa żywe psy. Pasażerowie rakiety — dzięki zastosowaniu systemu spadochronów — powrócili szczęśliwie na Ziemię.

Jak podaje komunikat TASS, rakieta geofizyczna wyrzuciona została 10 lipca o godz. 4 minut 12 czasu moskiewskiego. Była to rakieta tego samego typu co rakieta wyrzuciona 2 lipca z dwoma psami i królikiem na pokładzie. Cel eksperymentu stanowiło uzyskanie dodatkowych danych potrzebnych do dalszych badań nad składem gazów w górnych warstwach atmosfery ziemskiej.

Ładunek użyteczny rakiety wynosił 2200 kg.

Aparatura umieszczona we wnętrzu rakiety dokonała pomiarów promieniowania podczerwonego Ziemi i atmosfery ziemskiej oraz zdjęć na wielkim obszarze. Cel eksperymentu stanowiło uzyskanie dodatkowych danych potrzebnych do dalszych badań nad składem gazów w górnych warstwach atmosfery ziemskiej.

Zasobnik z aparaturą naukową został bez uszkodzeń sprowadzony na Ziemię. Dobrze zniosły podróż również oba psy. Jednym z nich była suka „Otważnaja” — weteran lotów rakietowych. Był to jej czwarty lot w przestrzeni kosmicznej.

NOWY TYP SAMOŁOTU DO LOTÓW W ARKTYCE

SAMOLOT turbośmigłowy skonstruowany przez O. Antonowa dokonał pierwszego lotu do Arktyki w celu zbadania jego walorów w warunkach Dalekiej Północy. Na pokładzie znajdował się m. in. naczelny inżynier biura konstrukcyjnego A. Eskin.

Lot odbywał się nad chmurami i na dużej wysokości. Próby wypadły bardzo pomyślnie. Wkrótce tego typu samoloty turbośmigłowe rozpoczną regularne loty do Arktyki. Bę-

dzie to wielkim udogodnieniem dla polarników i mieszkańców radzieckiej Dalekiej Północy.

Drogę z Moskwy do najdalszego zakątka Arktyki samolot nowego typu będzie pokonywał w ciągu jednego dnia. Samoloty będą przewozić do rejonów, gdzie nie ma innej łączności komunikacyjnej, nie tylko pasażerów, ale również duże ilości różnorodnego ładunku.

(A)

Serdecznie pozdrawiamy

Uczestników Spadochronowych Mistrzostw Polski, które rozpoczynają się

21 lipca w Warszawie.

Juniorki w Łodzi



W chwili po wylosowaniu kolejności startu do konkurencji, kierownik sportowy mistrzostw Janusz Łukaszewicz (z notatkami) udziela zawodnikom wyjaśnień.



Jeszcze moment i CSS zamelduje się nad taśmą w punkcie docelowym zlotu na punktualność.

Kurpieła z Wrocławia. Nad taśmą zameldował się on z zaskakującą punktualnością, lądowanie wykonał również na piątkę i w sumie uzyskał 100 procent możliwych punktów, tj. 120. Rekord natomiast w opóźnieniu przylotu na lotnisko w Lublinku pobili reprezentanci Poznania Bogdan Rüdiger, który na mecie był o całe 51 minut za późno, za co zarobił również maksymalną ilość punktów — 80 — ale karnych.

Program drugiego dnia mistrzostw przewidywał „konkurencję bezpunktową”, mianowicie kontrolę techniczną sprzętu oraz kontrolę dokumentów pilotów i ich towarzyszy. Finał jej nie dla wszystkich był wesoły. Z powodu sprzętu — nikt nie miał przykrości. Jednakże kontrola dokumentów wykazała pewne nieścisłości regulaminowe.

Regulamin V MSPJ w jednym ze swych punktów mówi, że pilot startujący w mistrzostwach musi mieć minimum III, a maksimum II klasę wyszkolenia samolotowego, zaś jego towarzysz nie musi być mechanikiem, może być również pilotem, ale nie może mieć wyższych od niego kwalifikacji. Komisja sportowa, biorąc pod uwagę klasę wyszkoleniową załóg i posiadane przez nie uprawnienia oraz ilość wylatanych godzin, w ośmiu przypadkach stwierdziła przekroczenie postanowień regulaminu, wobec czego zmuszona została do wyeliminowania tych załóg z udziału w mistrzostwach. Zezwolono im natomiast na start poza konkursem. W ten sposób Toruń, Inowrocław i Kraków pozbawione zostały reprezentacji w mistrzostwach, zaś Aeroklubom Warszawskiemu i Białostockiemu zostało po jednej załodze.

Do drugiej konkurencji, na którą złożyły się: start na bramkę wysokości jednego metra i próba polowego lądowania nad bramką (tej samej wysokości) w prostokącie, wystartowało (1.VII.) wprawdzie 31 zawodników, ale oficjalnej punktacji podlegało tylko 23.

Ta konkurencja dla widza jest najbardziej ciekawa. Wszystko bowiem dzieje się na lotnisku, a emocję podsyca odległość jaką pilot obrał sobie do startu na bramkę: uda mu się przez nią przeskoczyć, czy też zerwie. A odległość te były różne. Najbardziej zdolnym do ryzyka okazał się Jerzy Felde z Łodzi. Start na bramkę — zresztą zupełnie udany — wykonał on z odległości 51 m i

został zwycięzcą tej konkurencji. Najostrożniej „skakał” Bogusław Haman (Kielce), bo z odległości 78 m. Tylko dwa razy mieli komisarze robotę z włączaniem zerwanej bramki, co jak na juniorów — zupełnie nieźle. Najlepszą zaś odległość lądowania — 65 m — osiągnął zdobywca drugiego miejsca w tej konkurencji — Stanisław Ratusiński z Mielca. On też — po dwóch konkurencjach — objął prowadzenie, a Kurpieła spadł na 8 miejsce.

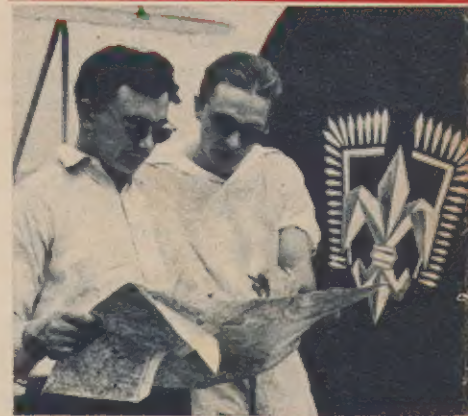
Dwie konkurencje — to właściwie półmetek zawodów. Jednakże wyniki są tak zaskakujące, że trudno tu na kogoś stawiać. Deblutanci, jak np. Felde, pokonują tych z doświadczeniem zawodniczym. Wszyscy jednak spodziewają się, że następne dwie konkurencje, a szczególnie nawigacyjna, przyniosą zasadnicze zmiany w układzie sił. I rzeczywiście. Następną z kolei konkurencją miała być akrobacja podstawowa i jako druga jej próba — lądowanie ze stojącym śmigłem („decha” w gwarze lotniczej zwanym) na punkt. Z nią jednak nie udało się uporać jednemu dnia. Niski pułap i deszczowa pogoda nie pozwoliły na przeprowadzenie akrobacji i dlatego dnia 2 lipca rozegrano tylko próbę lądowania.



Mistrzowska załoga: pilot Jerzy Kondraciuk (z prawej) i jego towarzysz Tomasz Rybicki.



Załoga, która uzyskała tytuł wice-mistrzowski. Od lewej — Sławomir Rożanow i pilot Stanisław Martiniński.



Józef Kurpieła (z lewej) wraz ze swoim towarzyszem Stefanem Maksymowiczem latali na CSS-1e, który jest własnością wrocławskiego szczepla lotniczego „Błyskawica”. Stąd ilijka na stateczniku i niewidoczny na zdjęciu napis „Błyskawica” na kadłubie.

WYNIKI OSTATECZNE

V Mistrzostw Samolotowych Polski Juniorów

ŁÓDŹ — 29.VI—5.VII. 1959 R.

1. Jerzy Kondraciuk (Białystok) — 937 pkt; 2. Stanisław Martiniński (Częstochowa) — 911 pkt; 3. Józef Kurpieła (Wrocław) — 856 pkt; 4. Zbigniew Nowakowski (Stalowa Wola) — 850 pkt; 5. Zygmunt Skrzypek (Lublin) — 832 pkt; 6. Czesław Wasilenia (Jelenia Góra) — 828 pkt; 7. Henryk Czyż (Wrocław) — 817 pkt; 8. Lech Spalek (Gliwice) — 793 pkt; 9. Jerzy Felde (Łódź) — 781 pkt; 10. Zbigniew Galus (Warszawa) — 743 pkt; 11. Bogusław Haman (Kielce) — 731 pkt; 12. Przemysław Nalewajko (Stalowa Wola) — 723 pkt; 13. Stanisław Ratusiński (Mielec) — 721 pkt; 14. Henryk Berbec (Lublin) — 707 pkt; 15. Lech Jarzębowski (Łódź) — 698 pkt; 16. Bogdan Rüdiger (Poznań) — 687 pkt; 17. Eugeniusz Milcarz (Świdnik) — 680 pkt; 18. Mirosław Nalepa (Rzeszów) — 643 pkt; 19. Stanisław Chmura (Krosno) — 622 pkt; 20. Janusz Szewczyk (Nowy Sącz) — 570 pkt; 21. Kazimierz Ruśniok (Białsko-Biała) — 529 pkt; 22. Waldemar Witak (Olsztyn) — 358 pkt; 23. Roman Piór (Bydgoszcz) — 318 pkt.

Akrobację wykonano w sobotę (4.VII.) w godzinach popołudniowych, bo dopiero wtedy chmurki się podniosły, a nawet miejscami pokazały trochę błękitu nieba i słońka. Tak więc wymagany, bezpieczny do akrobacji pułap, 1 500 m był, toteż chłopcy kręcili jak szatany. Nie wszystkim wpadło do głowy, że w powietrzu ma być jak po maśle, np. z rozędu zamiast dwóch zwitek korkociągów w lewo widziało się trzy. „ciężkostrawny“ był także korkociąg w prawo, zdarzały się i inne drobne uchybienia w włączanie nakazanej, ale w sumie wyglądało to dość imponująco. Groźni sędziowie zgodnie stwierdzili nawet, że zawodnicy chyba cały swój trening przed mistrzostwami poświęcili wyłącznie akrobacji.

„Mistrzem“ (bez tytułu, dlatego w cudzysłowie) w akrobacji okazał się przedstawiciel Aeroklubu Warszawskiego Zbigniew Gałus (brawol pierwszy jego start w mistrzostwach), który też wygrał całość tej konkurencji zdobywając 382 pkt. na 420 możliwych. Ratusiński zajął w niej 5 miejsce, ale prowadzenie w ogólnej punktacji utrzymał w dalszym ciągu. Kurpiela natomiast spadł jeszcze o dwie pozycje (10 miejsce).

Decydującą jednak o wynikach ostatecznych, zresztą wszyscy to przewidywali, okazała się ostatnia konkurencja (nie w kolejności, ale regulaminowa) — lot po trasie, na który złożyły się następujące próby pilotażowo-nawigacyjne: regularność przelotu, odnajdywanie znaków na trasie, celność zrzutu meldunków i pilotażowe.

Przelot ten planowany był do rozegrania w ciągu dwóch dni, a jego trasa wynieść miała 1 000 km. Jednakże zdecydowanie złe warunki meteorologiczne spowodowały, że konkurencję tę skrócono do połowy tak w czasie jak i odległość. 500 km przelot z jednym obszarem kontrolowanym rozegrany został w dniu 3 lipca na trasie Łódź (Lublinek) — Brójce — Brzeźno — Inowrocław — Miłkowice — Aleksandrów. Dopiero ta konkurencja była właściwym mierzniem umiejętności pilotów i ich towarzyszy i ona zadecydowała o ostatecznym uzeregowaniu się zawodników. Rozbieżność zdobytych w niej punktów wahała się w granicach od 452 do 36 (na ponad 400 możliwych). Tu na czoło wysunęli się, ci, którzy oprócz dobrze opanowanej techniki pilotażu, żyją w przyjaźni również z nawigacją.

Wielką więc niespodzianką po tej konkurencji były w tabeli wyników takie nazwiska jak: Jerzy Kondraciuk, Lech Spalek, Stanisław Marliński, Zygmunt Skrzypek czy Henryk Czyż, którzy dotąd utrzymywali się raczej na dalszych pozycjach. Prowadzący dotychczas w punktacji ogólnej Ratusiński zajął w konkurencji 19 miejsce, spadając w rezultacie na 13 pozycję. Zeszłoroczny mistrz Józef Kurpiela uplasował się ostatecznie na miejscu 3, oddając swój tytuł pilotowi białostockiemu Jerzemu Kondraciukowi. Wicemistrzem został natomiast jedyny reprezentant Częstochowy — Stanisław Marliński.

Uroczyste zakończenie V MSPJ odbyło się w niedzielę (5.VII.), a dnia następnego w poniedziałek zawodnicy opuścili gościnne progi łódzkiego lotniska, zabierając z sobą zdobyte nagrody. Mistrzowska załoga białostocka, oprócz nagród indywidualnych, zawiązała swemu aeroklubowi piękny, kryształowy puchar — nagrodę ufundowaną przez Dowódcę Wojsk Lotniczych gen. dyw. Jana Frey-Bieleckiego dla najlepszego zespołu.

JADWIGA SARNOCIŃSKA



Najmłodszym zawodnikiem był 16-letni Janusz Szewczyk, reprezentant Aeroklubu Podhalańskiego (Nowy Sącz). W mistrzostwach zajął on 20 miejsce. Foto: B. Kozłowski (7)

NAJLEPSZA TRÓJKA LOTNIKÓW JUNIORÓW

Aktualny samolotowy mistrz Polski juniorów na rok 1959 JERZY KONDRACIUK z Aeroklubu Białostockiego jest nie tylko pilotem samolotowym, a raczej przede wszystkim szybownikiem. Lata już od dziewięciu lat. Złota odznaka z trzema diamentami i 400 godzin przebytych w powietrzu — jest jego najlepszą szybowcową legitymacją. Na samolotach lata od roku 1953, z dwuletnią w tym przerwą. Jest pilotem II klasy z 200-godzinnym nalotem. Start w V MSPJ jest jego debiutem zawodniczym.

Czy od początku wszystko układało się szczęśliwie, nie powiedziałabym. Trzynaste miejsce zajęte w pierwszej konkurencji mistrzostw dla pechowca mogłoby stanowić jakieś fatum. Dla niego jednak nie miało to znaczenia. 13, 14 i 8 miejsca w pozostałych konkurencjach, aż wreszcie pierwsze i — tytuł mistrza.

— Zwycięstwo Pana to nie mały sukces...

— Nie tylko mój, lecz również mego towarzysza pana Tomasza Rybickiego. O wyniku tym zadecydowała konkurencja nawigacyjna. Precyzyjnie obliczona trasa i celne zrzuty meldunków to czynniki, które gwarantowały powodzenie. A w tym bardzo wydatnie pomógł mi pan Rybicki i dlatego jest pełnoprawnym współnikiem tytułu mistrza.

— Jakże są Pana zamierzenia lotnicze na przyszłość?

— Kocham lotnictwo w ogóle, ale najbardziej szybownictwo i w tej dziedzinie myślę o jakichś poważniejszych osiągnięciach. Ale na razie — przede wszystkim dyplom.

— Co Pan studiuje?

— Medycynę. Zaliczyłem trzech rok.

Wicemistrz STANISŁAW MARLIŃSKI, reprezentant Aeroklubu Częstochowskiego, jest byłym członkiem Aeroklubu Łódzkiego. Pierwsze swe kroki stawiał w Borowej Górze jako szybownik. Potem latał w Łodzi, wreszcie trafił do Łisich Kątów na kurs instruktorów. Otrzymawszy aktywanie do pracy w Katowicach jako instruktor szybowcowy, tam w roku 1955 rozpoczął szkolenie na samolotach. Do tej pory wylatał 19 godzin i zdobył II klasę. Natomiast na szybowcach wylatał 190 godzin, ma srebrną odznakę i uprawnienia instruktora II klasy. Ostatnio skończył w Aeroklubie Częstochowskim, a obecnie odbywa

szkolenie wojskowe. Na mistrzostwa — otrzymał urlop.

— W mistrzostwach startuje Pan po raz drugi. Proszę wobec tego o krótką ich ocenę w porównaniu z poprzednim.

— Dla mnie osobiście — te mistrzostwa są bardziej udane. W roku ubiegłym zająłem siódme miejsce. Uważam również, że poziom zawodników też jest wyższy, oczywiście tych, którzy startowali w roku ubiegłym, bo o debiutantach trudno mi mówić. Widać to było choćby po starcie na bramkę lub akrobacji. Niemniej jednak uważam, że jako piloci samolotowi mamy za mało okazji do uczciwego

treningu. Trening bowiem w ramach jednego klubu nie odgrywa większej roli. Należałoby stworzyć bodźce w postaci organizowania zawodów międzyklubowych czy okręgowych. Na przykład zawody o tytuł mistrza Śląska lub Pomorza.

Zeszłoroczny zdobywca tytułu mistrzowskiego JOZEF KURPIELA z Wrocławia — zadawał się w tym roku trzecią lokatą. Jest on — podobnie jak i wicemistrz — instruktorem szybowcowym II klasy. Szkoli obecnie w Szkole Szybowcowej w Jeżowie. Poza tym ma złotą odznakę z dwoma diamentami. Do kom-

pletu diamentów brakuje mu tylko pięćsetki. Na szybowcach wylatał już 560 godzin, a na samolotach — 350.

— Co sądzi Pan o organizacji i przebiegu tegorocznych mistrzostw?

— Jeżeli chodzi o organizację, to w niektórych momentach odczuwało się pewne niedopracowanie. Na przykład przed lotem nawigacyjnym wstaliśmy o godzinie trzeciej nad ranem, a start pierwszej maszyny odbył się dopiero o ósmej. Niepotrzebna strata czasu. Poza tym szkoda, że skrócono trasę przelotu. Warunki co prawda były trudne, ale po to przecież są zawody, żeby latać w każdych warunkach.

Jednakże kierownictwo zasugerowało się tym, że nie wszyscy mają uprawnienia do lotów w średnich warunkach meteorologicznych i dlatego podjęto decyzję wykonania krótszego przelotu, przez co obniżono znacznie poziom zawodów.

Mam również małe zastrzeżenie do punktacji za celność zrzutu meldunków. Za każdy metr odległości od punktu zawodnik otrzymuje dwa punkty karne. To moim zdaniem należałoby zniżyć.

— Pana zainteresowania poza lotnictwem?

— Kiedyś pływałem wycieczkami. Obecnie nie starcza na to czasu.



ORGANIZACJA LOTNICTWA SPORTOWEGO W OKRESIE XV-LECIA POLSKI LUDOWEJ



„Mucha” po wylądowaniu u stóp Żaru.



Jak-18 na lotnisku klubowym.

LOTNICTWO sportowe w Polsce Ludowej w okresie XV-lecia przeszło szereg przeobrażeń organizacyjnych związanych ściśle z aktualną sytuacją polityczno-gospodarczą i społeczną kraju. Przeobrażenia te doprowadziły w konsekwencji do reaktywowania w grudniu 1956 roku Aeroklubu PRL, jako jedynej, najwyższej władzy lotnictwa sportowego, skupiającego w swym zakresie działania zarówno pracę propagandowo-masową jak i szkoleniowo-sportową. Harmonijny rozwój lotnictwa sportowego — wykonującego ważne zadania państwowo-społeczne — gwarantują perspektywiczne plany omówione z aktywnym społecznym i zatwierdzone przez Zarząd Główny APRL. Osiągnięcia ostatnich lat we wszystkich dyscyplinach sportu lotniczego są powszechnie znane i mówią same za siebie.

Podstawowym błędem organizacyjnym lotnictwa przedwzrostkowego w ogóle, a w tym i lotnictwa sportowego, był brak wspólnego kierownictwa, brak koordynacji działania i perspektywicznej koncepcji rozwoju. Lotnictwo przedwojenne było kierowane przez różne organizacje i instancje, które niejednokrotnie w podobnych sprawach prowadziły odrębną politykę, jak: Departament Lotnictwa Wojskowego przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, Departament Lotnictwa Cywilnego przy Ministerstwie Komunikacji, LOPP, ARP, PW lotnicze oraz szereg luźnych organizacji lotnictwa sportowego.

Powstanie 22 lipca 1944 roku PKWN — pierwszej państwowej władzy wykonawczej — na terenie wyzwolonego skrawka ziemi polskiej stało się bodźcem do zajęcia się sprawami lotnictwa sportowego. Pomimo bardzo ciężkiej sytuacji, w jakiej znalazł się nasz kraj wyzwolony z jarzma hitlerowskiego, pomimo wielu innych ważnych pierwszoplanowych potrzeb związanych z odbudową życia i gospodarki już po wyzwoleniu, nasze władze państwowe dużą troską i pomocą w ramach niewątpliwie swych skromnych możliwości otaczały od zarania tworzące się na nowo lotnictwo sportowe, biorąc w pierwszym okresie prawie cały ciężar jego organizacji na swoje barki.

„Wzywam ob. ob. inżynierów, techników i pracowników innych specjalności z byłego Ministerstwa Komunikacji i podległych mu urzędów (w szczególności... Departamentu Lotnictwa Cywilnego)... o ile nie przystąpili do pracy, zgłosić się w PKWN, w Resorcie Komunikacji, Poczty i Telegrafu — Lublin, ul. Spokojna 4... — w terminie do 20 sierpnia 1944 r.”

Tak brzmiało pierwsze wezwanie ogłoszone w prasie przez kierownika Resortu Komunikacji, Poczty i Telegrafu PKWN, skierowane pod adresem ludzi lotnictwa cywilnego.

Do odbudowy zrujnowanego wojną lotnictwa cywilnego przystąpiono z dużym oddaniem i entuzjazmem, zaczynając w ciężkich i prymitywnych warunkach. Większość lotnisk była zburzona, brak było urządzeń, sprzętu i fachowców. Wraz z wyzwoleniem kraju pojawili się natychmiast ludzie lotnictwa, którzy samorzutnie zabezpieczali lotniska sportowe i wszystko to, co jeszcze dało się uratować i, nie zważając na nic, siadali na ocalone przez społeczeństwo szybowce, by po 6 latach koszmarnego okupacji „powaćchać powietrze”.

Organizacją lotnictwa cywilnego, a w tym i sportowego zajął się od 7 sierpnia 1944 roku Wydział Lotnictwa Cywilnego działający przy Resorcie Komunikacji, Poczty i Telegrafu PKWN, a z chwilą przeobrażenia PKWN w Tymczasowy Rząd Rzeczypospolitej — Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Pomijając drobne zmiany strukturalne, Departamentowi Lotnictwa Cywilnego MK podlegały w województwach Oddziały Lotnictwa Cywilnego, jako organa administracyjne do spraw lotnictwa cywilnego. Do zakresu działania Oddziałów Lotnictwa Cywilnego należał między innymi: zarząd państwowymi lotniskami cywilnymi i urządzeniami pomocniczymi, sprawowanie nadzoru nad szkołami szybowcowymi, ośrodkami szkoleniowymi i ćwiczebnymi szybownictwa, szkołami pilotażu silnikowego, okręgowymi warsztatami szybowcowymi i modelarniami lotniczymi.

W pierwszym okresie DLC był jedyną władzą lotnictwa sportowego w Polsce, zajmując się prawie całą pracą szkoleniowo-sportową i propagandową, począwszy od modelarstwa lotniczego aż do szkolenia samolotowego i wykonywania prototypów oraz serii szybowców, motoszybowców i samolotów.

W późniejszym okresie DLC stopniowo przekazywał swoje czynności, najpierw reaktywowanemu Aeroklubowi RP, następnie Lidze Lotniczej i Powszechnej Organizacji „Służba Polsce”.

Działalność DLC MK była bardzo różnorodna. W ramach DLC MK utworzono Lotnicze Warsztaty Doświadczalne, Instytut Szybownictwa, Cywilną Szkołę Pilotów i Mechaników, otwarto szereg szkół szybowcowych i ośrodków ćwiczebnych szybownictwa, udzielono dużej pomocy w reaktywowaniu przedwojennych aeroklubów regionalnych i w tworzeniu nowych.

Lotnicze Warsztaty Doświadczalne, jako pomocnicze przedsiębiorstwo lotnicze, utworzono 23 marca 1945 roku. Zadaniem LWD było prowadzenie prac doświadczalnych i studiów nad sprzętem lotniczym oraz wykonywanie prototy-

pów i — na zamówienie — seryjnego sprzętu lotniczego. W LWD w Łodzi powstało szereg samolotów sportowych i turystycznych, jak: „Szpak-2”, „Szpak-3”, „Szpak-4”, „Żak”, „Junak-2”, „Junak-3”, „Zuch-1”, „Zuch-2” i „Czapla”.

Instytut Szybownictwa, jako pomocnicze przedsiębiorstwo lotnicze, utworzono 25 stycznia 1946 roku. Zadaniem Instytutu Szybownictwa było prowadzenie prac badawczo-doświadczalnych w dziedzinie technicznej i szkoleniowej szybownictwa i motoszybownictwa, budowa prototypów i prowadzenie zmian konstrukcyjnych w istniejących już typach szybowców i motoszybowców, kształcenie instruktorów oraz opracowywanie projektów instrukcji i metod szkolenia. Tu już w początkowym okresie powstały takie szybowce jak: „ABC”, „Sęp”, „Mucha”, które weszły do eksploatacji do szkół i aeroklubów.

16 marca 1946 roku utworzono Cywilną Szkołę Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej. Założeniem szkoły w pierwszej fazie było przeszkolenie po 6-letniej przerwie w lataniu pilotów mających ukończony pilotaż, a następnie szkolenie nowych kadr pilotów.

W roku 1946 otwarto na terenie całego kraju 45 szybowisk, z czego 17 w terenie górskim, 10 w terenie płaskim i 18 w terenie mieszanym. Ponadto prowadzono 3 majątki ziemskie i 15 gospodarstw rolnych o obszarze 684 ha. W roku 1947 było czynnych: 26 szkół ślizgowych, 4 szkoły żaglowe i 11 ośrodków ćwiczebnych szybownictwa, zaś w roku 1948 — do chwili przekazania szkół Powszechnej Organizacji „Służba Polsce”: 11 szkół ślizgowych, 5 żaglowych i 2 ośrodki ćwiczebne szybownictwa.

DLC powziął decyzję ograniczenia ilości szkół szybowcowych wychodząc z założenia, że ilość posiadanego sprzętu i środków jest niewystarczająca na zabezpieczenie potrzeb wszystkich ośrodków. W tym czasie nasze lotnictwo sportowe latało prawie wyłącznie na sprzęcie polniemieckim. Przykładowo: w roku 1947 mieliśmy około 300 szybowców zdolnych do lotu, z czego po około 120 sztuk szybowców SG-38 i Grunau-Baby.

W roku 1945 Departament Lotnictwa Cywilnego udzielał poparcia i pomocy przy wznowianiu prac 14 aeroklubów regionalnych.

W dniu 10 października 1945 roku zwołane zostało Walne Zgromadzenie Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, na którym ukonstytuował się pierwszy w Polsce Ludowej Zarząd ARP. Prezesem Zarządu ARP został wybrany wiceminister inż. Józef Olewiński.

Zarząd ARP wznowił swoją afiliację przy FAI. Nawiązał stosunki z aeroklubami innych państw. Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej rozpoczął działalność w oparciu o statut wpisany do rejestru Stowarzyszeń i Związków w Warszawie w dniu 24 stycznia 1946 roku. Do roku 1950 czynnych było na terenie kraju 25 aeroklubów regionalnych. Działalność tych aeroklu-

„Bocian” w locie nad jeziorem Porąbkowskim, widziany ze szczytu Żaru. Foto: B. Koszewski (3)



bów w decydującej mierze finansowana była przez DLC. W początkowym okresie latano wyłącznie na uratowanych od zagłady szybowcach poniemieckich, których ilość była niewielka, a dopiero w roku 1949 — oprócz szybowców „ABC” i „Salamandra” — aerokluby regionalne otrzymały pierwszą partię 20 sztuk „Much”. Po wojnie wyratowano i wyremontowano kilkanaście sztuk sportowych samolotów poniemieckich. Dzięki pomocy wojska, które przekazało DLC 100 sztuk samolotów Po-2, można było dopiero rozpocząć latanie na nieco większą skalę. Stan posiadania aeroklubów powiększył się również o zakupione z demobilu samoloty „Piper”.

Łączny nalot na szybowcach w aeroklubach i szkołach kształtował się w pierwszych latach powojennych następująco: w roku 1946 — 2 700 godzin, 1947 — 4 500 godzin, zaś w roku 1948 — 5 600 godzin. W analogicznym okresie w aeroklubach i Centralnej Szkole Pilotów i Mechaników wylatano na samolotach: w roku 1946 — 5 200 godzin, 1947 — 9 300 godzin, zaś w roku 1948 — 8 800 godzin.

W niespełna 9 miesięcy po otrzymaniu samolotów z DLC Aeroklub Bielesko-Biały zorganizował pierwsze po wojnie zawody samolotów sportowych, w których wzięło udział 12 aeroklubów regionalnych, wystawiając 24 załogi. Na zaproszenie Aeroklubu Szwajcarskiego ARP wziął udział w Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Samedan. Były to pierwsze poczynania aeroklubu w dziedzinie rozbudzenia działalności sportowej w lotnictwie cywilnym.

Aeroklub RP zajmował się przede wszystkim sprawami sportu lotniczego, zagwarantowaniem w ramach aeroklubów regionalnych treningu pilotom już wyszkolonym oraz utrzymywaniem kontaktów zagranicznych z FAI i aeroklubami narodowymi innych państw.

Kontynuacją konferencji szybowcowej w Jeżowie (18—23 XI 1945 r.) była druga konferencja lotnicza aktywu i delegatów aeroklubów regionalnych, zorganizowana w dniach od 15 do 17 stycznia 1946 roku w Poznaniu. Na konferencji tej postanowiono opracować statut dla mającej powstać nowej organizacji lotnictwa sportowego pod nazwą Liga Lotnicza.

W dniu 26 lipca 1946 roku odbyło się w Warszawie zebranie organizacyjne Ligi Lotniczej, na którym uchwalono powołać do życia nacelną organizację lotniczą pod nazwą Liga Lotnicza. W deklaracji programowej Ligi Lotniczej czytamy między innymi:

„Liga Lotnicza powstaje w miejsce dawnej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. Zajmować się będzie jednak wyłącznie lotnictwem, pomijając zarówno obronę przeciwgazową jak i przeciwlotniczą... Liga, jako nacelną organizację lotniczą, skoordynuje prace aeroklubów oraz obejmie opiekę fachową nad komórkami lotniczymi różnych stowarzyszeń zawodowych, gospodarczych, kulturalnych i sportowych, dostarczając im instruktorów, podręczniki itp. pomoc...; zapewniono Lidze nie tylko jak najbardziej społeczny i demokratyczny charakter, lecz zarazem fachowy kierunek, którego tak bardzo brakowało dawnej LOPP.”

W dniu 18 września 1946 roku ukonstytuował się Zarząd Ligi Lotniczej. Pierwszym prezesem Ligi Lotniczej został mgr inż. Wiktor Leja.

Działalność Ligi oparta została na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1947 roku o uznaniu Ligi Lotniczej za stowarzyszenie wyższej użyteczności publicznej i rozwiązaniu stowarzyszenia Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej oraz na podstawie obwieszczenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 września 1947 roku w sprawie ogłoszenia statutu stowarzyszenia wyższej użyteczności publicznej „Liga Lotnicza”.

„Liga Lotnicza — czytamy w § 3 statutu — ma na celu krzewienie zamiłowania do lotnictwa w jak najszerszych kręgach społeczeństwa oraz popieranie rozwoju lotnictwa polskiego we wszystkich jego dziedzinach.”

Struktura organizacyjna Ligi Lotniczej przedstawiała się następująco: na czele Ligi stał Zarząd Główny, któremu podlegały zarządy okręgów wojewódzkich, tym zaś zarządy obwodów powiatowych (miejskich), a następnie zarządy kół. Organem administracyjno-wykonawczym LL była podległa Zarządowi Głównemu Dyrekcja Naczelna LL, złożona z dyrektora naczelnego i 2 wicedyrektorów. W okręgach wojewódzkich funkcje administracyjno-wykonawcze pełniły Dyrekcje Okręgowe z dyrektorem na czele, w obwodach zaś biura obwodowe, których szefowie nosili tytuły kierowników.

Właściwa organizacja okręgów wojewódzkich LL rozpoczęła się od wiosny 1947 roku, poprzez zebrania organizacyjne, na których wybierano Zarządy Okręgowe, a następnie rozpoczęła działalność Dyrekcja Okręgowa.

W dniu 29 kwietnia 1947 roku Zarządy Główne ARP i LL ustaliły zasady współpracy między



Samolot sportowy TS-8 „Bies” na lotnisku warszawskim.

obu organizacjami w podpisanej przez siebie deklaracji, która w ostatecznym brzmieniu została zatwierdzona w dniu 7 lipca 1947 roku przez Walne Zebranie ARP. W deklaracji tej między innymi czytamy:

1. Liga Lotnicza, stowarzyszenie wyższej użyteczności, ma na celu popieranie rozwoju lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach.
2. Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej ma na celu uprawianie sportu lotniczego i jest jego nacelną władzą.
3. Obie organizacje posiadają odrębną osobowość prawną...
5. Każdy aeroklub — zachowując swoją osobowość prawną — jest członkiem Ligi Lotniczej.
6. Każdy członek aeroklubu musi być jednocześnie członkiem Ligi.
8. Aerokluby regionalne zajmują się wyłącznie uprawianiem sportu lotniczego według instrukcji Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, uzgodnionych z Zarządem Głównym Ligi Lotniczej i stanowią reprezentację sportową Ligi Lotniczej.
9. Obie organizacje zobowiązują się najsilniejszym współpracować ze sobą.

Liga Lotnicza prowadziła szeroką działalność propagandowo-popularyzatorską lotnictwa wśród społeczeństwa. W roku 1949 zarejestrowanych było na terenie kraju przeszło 4 000 kół z łączną ilością członków około 500 000.

Od 1947 roku, rokrocznie, organizowano tradycyjne Tygodnie Ligi Lotniczej, szczególnie nasycone imprezami lotniczymi. W ramach Ligi organizowano dla szerokiego rzeszy młodzieży różnego rodzaju kursy popularno-lotnicze i teoretyczne w zakresie przygotowania do szkolenia praktycznego.

W okresie od dnia 5 marca do dnia 15 maja 1948 roku, z polecenia DLC, Liga Lotnicza przejęła 19 modelarni lotniczych zorganizowanych lub zarządzanych dotychczas przez Oddziały Lotnictwa Cywilnego, szkoły i ośrodki szybowcowe oraz aerokluby i ośrodek spadochrony w Kielcach i Lublinie, a także wieżę spadochronową w Łodzi. Tym samym Liga Lotnicza zajęła się sprawami modelarstwa lotniczego oraz szkoleniem spadochronowym z wież.

Liga Lotnicza prowadziła swą pracę w oparciu o aktywny społeczny oraz nieliczną grupę pracowników etatowych. Fundusze na prowadzenie swej działalności czerpała przede wszystkim ze składek członkowskich, z dochodów z imprez, a szczególnie z imprez organizowanych z okazji Tygodnia LL oraz z subwencji DLC MK przeznaczonych na cele wyszkolenia ogólnolotniczego, modelarstwa i spadochroniarstwa.

25 lutego 1948 roku została powołana do życia Powszechna Organizacja „Służba Polsce”. Przepisy wstępne wydanej w tym zakresie ustawy ustalały następujący cel Powszechnej Organizacji SP:

„Celem włączenia twórczego zapatu młodego pokolenia do pracy nad rozwojem sił i bogactwa Narodu oraz celem rozszerzenia systemu wychowania narodowego, przedłużenia kształcenia i wychowania młodzieży poza okres obowiązku szkolnego — wprowadza się obowiązek powszechnego przysposobienia zawodowego, wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego młodzieży.”

Obowiązkowi przysposobienia podlegali obywatele polscy obojga płci w wieku od 16 do 21 lat. Przy PO „Służba Polsce” utworzony został Samodzielny Wydział Lotniczy, który następnie został przekształcony na Oddział Wyszczolenia Lotniczego.

Szefem Oddziału Wyszczolenia Lotniczego Komendy Głównej PO „Służba Polsce” mianowany został mjr obs. Stanisław Tomaszewski.

W roku 1948 PO „Służba Polsce” przejęła w zasadzie całokształt spraw związanych ze szkoleniem na szkolenie szybowcowe — w zakresie szkolenia ślizgowego i żaglowego — oraz na szkolenie w pilotażu samolotowym. Pierwszeństwo w szkoleniu ślizgowym mieli członkowie Ligi Lotniczej i absolwenci teoretycznych kursów szybowcowych. PO „Służba Polsce” wprowadziła zasadę szkolenia bezpłatnego. Dotychczas szkolenie było częściowo opłacane przez zainteresowanych.

Jesienią 1948 roku PO „Służba Polsce” w porozumieniu z Dowództwem Lotnictwa, DLC i LL otworzyła w Aleksandrowicach Centralną Szkołę Instruktorów Szybowcowych z zadaniem szkolenia i doskonalenia kadr instruktorów szybowcowych.

W roku 1949 PO „Służba Polsce” przejęła od DLC szkoły szybowcowe oraz Centrum Wyszczolenia Pilotów i Mechaników, a tym samym przejęła na siebie całokształt szkolenia szybowcowego i samolotowego w szkołach. Szkolenie odbywało się w 9 szkołach ślizgowych, 3 szkołach żaglowych, w Centrum Wyszczolenia Pilotów i Mechaników w Ligotce Dolnej oraz w Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych w Aleksandrowicach.

W roku 1949 ogólny nalot szybowcowy zamykał się cyfrą około 12 200 godzin, zaś nalot samolotowy wynosił około 8 765 godzin.

1 stycznia 1950 roku, wraz z nowym rokiem budżetowym, cały pion wyszkolenia lotniczego PO „Służba Polsce” został przekazany Lidze Lotniczej. Do Ligi Lotniczej przystąpiły również aerokluby regionalne.

W związku z nowym ustawieniem działalności lotnictwa sportowego wydane zostało przez Ministerstwo Komunikacji w dniu 29 marca 1950 roku zarządzenie, które między innymi określało że:

„Stowarzyszeniu wyższej użyteczności publicznej „Liga Lotnicza”, zwanemu dalej „Ligą”, przekazuje się w zarząd i użytkowanie cały będący w dyspozycji Ministerstwa Komunikacji państwowy sprzęt lotniczy (samoloty i szybowce), użytkowany dotąd przez aerokluby polskie i Powszechną Organizację „Służba Polsce” oraz wszystkie państwowe szkoły lotnicze, lotniska szkolne, treningowe i szybowiska wraz z całym należącym do nich sprzętem i urządzeniami pomocniczymi.”

W dniach 14—15 maja 1950 roku odbył się w Warszawie i Walny Zjazd Ligi Lotniczej, który uchwalił program i zakres działalności organizacji. Realizując uchwały Walnego Zjazdu, Zarząd Główny LL, na miejscu dotychczasowej Dyrekcji LL, powołał do życia Biuro Zarządu Głównego z urzędującym wiceprezesem, jako aparat wykonawczy. Analogicznym zmianom uległa struktura organizacyjna okręgów wojewódzkich. Utworzono Biura Zarządów Okręgowych LL pod kierownictwem urzędujących wiceprezesów Zarządów Okręgowych LL. Okręgi dzieliły się na oddziały powiatowe i miejskie, te zaś na koła.

Działalność LL oparta była w decydującej mierze na dotacjach państwowych. Liga Lotnicza skupiała w swych rękach w zasadzie całokształt spraw lotnictwa sportowego w Polsce. Wachlarz działalności LL był bardzo szeroki. W ramach LL prowadzono między innymi szeroką akcję opylania lasów i stonki ziemniaczanej oraz po-



Leszno, siedziba Centrum Szybowcowego, „żelazna” baza większości krajowych i międzynarodowych imprez lotniczych. Foto: B. Koszewski

DOKONCZENIE ZE STR. 7

czyniono pierwsze próby zorganizowania pomocy sanitarnej w ramach lotnictwa sportowego. W ramach LL uruchomiono Centrum Wyszko-
lenia Technicznego w Mrągowie oraz Centrum Wyszko-
lenia Spadochronowego w Nowym Targu. Jak również zorganizowano Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu. Aero-
kluby regionalne zostały podzielone na Ośrodki Treningowe (OT), Samodzielne Ośrodki Treningowe (SOT) i aerokluby (do których zaliczono 9 silnych aeroklubów wojewódzkich). Zmiany te jednak nie przyjęły się na dłuższą metę i powrócono do ustalonych nazw. W tym okresie zan-
lecano prawie całkowicie latania szybowcowego w górskich szkołach i ośrodkach, przenosząc całą pracę szkoleniowo-sportową na tereny płaskie. W okresie działalności Ligi Lotniczej bardzo znacznie wzrósł majątek lotnictwa sportowego. Wybudowano szereg nowych hangarów i obiek-

tów lotniskowych, przystąpiono z dużym rozma-
chem do budowy kilkunastu wież spadochronowych; wprowadzono do eksploatacji dużą partię szybowców „Salamandra” i „Mucha” oraz „Ja-
strząb” i „Żuraw”; piloci samolotów otrzymali partię samolotów Zlin-26 i CSS-13. W latach 1950—1952 wylatano rocznie średnio 18 000 godzin na szybowcach oraz 19 000 godzin na samolotach. Liga Lotnicza skupiała w swych szeregach prawie 550 000 członków.

10 maja 1953 roku nastąpiło połączenie Ligi Lotniczej z Ligą Morską i LPZ-tem w jedną organizację pn. Liga Przyjaciół Żołnierza. Lotnictwo sportowe ustawione zostało w niej jako jeden z pionów szkoleniowych. Aerokluby i szkoły były podległe bezpośrednio Zarządom Wojewódzkim LPZ i nie posiadały samodzielności finansowej. Modelarnie lotnicze zostały połączone z modelarniami szkolniczymi. Centrum Wyszko-
lenia Technicznego, Centrum Wyszko-
lenia Spadochronowego oraz Centrum Wyszko-
lenia Lotniczego uległy rozwiązaniu.

W roku 1956 w dyspozycji lotnictwa sporto-
wego działającego w ramach LPZ było: 23 aero-
kluby regionalne, 4 szkoły ślizgowe, 3 szkoły wyczynowe oraz Główny Ośrodek Badań Lotni-
czo-Lekarskich. W latach 1953—1955 wylatano rocznie średnio na szybowcach 20 000 godzin, zaś na samolotach 28 000 godzin.

16 grudnia 1956 roku wołą szerokiego akty-
wu lotniczego Nadzwyczajne Walne Zgromadze-
nie Aeroklubu reaktywowało Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Pierwszym prezesem reaktywowanego Aeroklubu PRL wybrany został gen. dyw.-pil. Jan Frey-Bielecki.

Walne Zgromadzenie uchwaliło zmiany dostoso-
wane do potrzeb APRL oraz uchwalono ra-
mowy statut aeroklubów regionalnych. Aeroklu-
by regionalne powołały do życia społeczne za-
rządy.

W oparciu o niezmienną środki finansowe i materiałowe oraz przy niezmiennym liczbie etatów, a jedynie bazując na wyzwolonej inicja-
tywie społecznej i entuzjazmie do pracy szerokiego aktywu lotniczego, już w roku 1957 zor-
ganizowano: 10 dalszych aeroklubów regional-
nych, Centrum Wyszko-
lenia Lotniczego w Kroś-
nie, 2 lotnicze zakłady remontowe w Warszawie i Kroś-
nie oraz Doświadczalny Ośrodek Modelar-
stwa Lotniczego w Warszawie.

Obecnie Aeroklub PRL zrzesza 37 aeroklu-
bów regionalnych oraz posiada: 3 szkoły ślizgo-
we, 3 szybowcowe szkoły wyczynowe, Centrum Wyszko-
lenia Lotniczego, Centrum Wyszko-
lenia Szybowcowego, Centralny Ośrodek Modelarski, biuro konstrukcyjne, 2 lotnicze zakłady remon-
towe oraz GOBL. Ponadto APRL posiada 284 modelarni lotniczych i 28 wież spadochronowych.

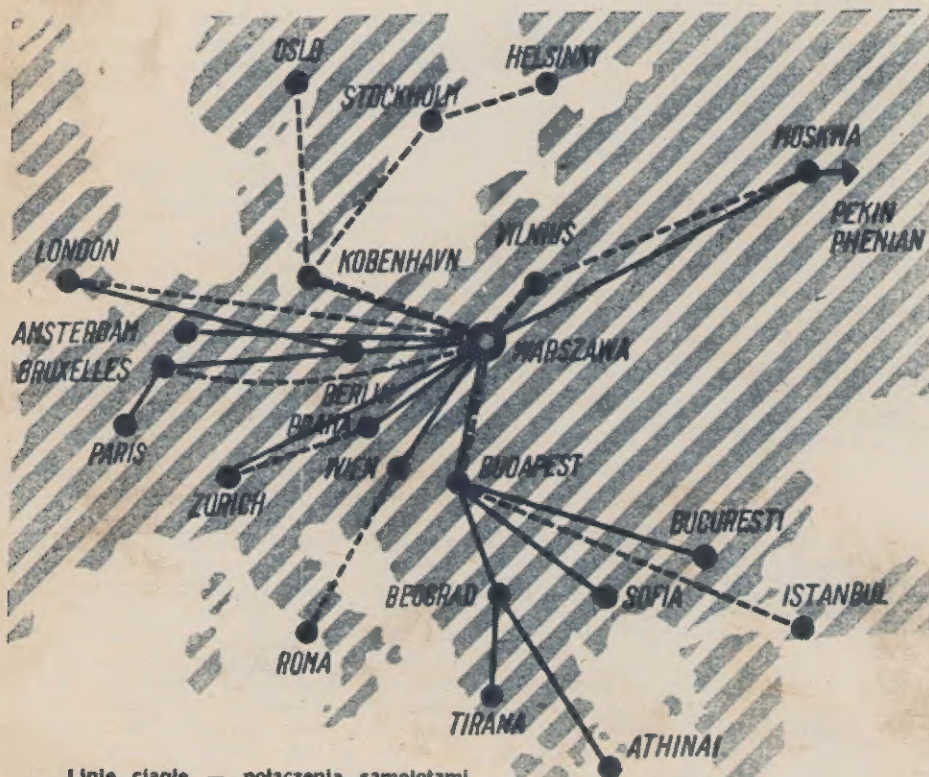
W roku 1958 wylatano 40 944 godziny na szybowcach i 43 996 na samolotach, wykonano 12 305 skoków z samolotu.

Droga, jaką przeszło lotnictwo sportowe w okresie XV-lecia, doprowadziła w końcowym re-
zultacie do stworzenia jednolitej struktury orga-
nizacyjnej, jako jedynie słusznej i właściwej. Obserwujemy obecnie stały wzrost ilościowy i jakościowy naszych sportowych szeregów lotni-
czych.

Napawa nas wszystkich ufnością i wiarą, że serca lotnicze jak zawsze biją gorąco i dają gwarancję wykonania zadań jakie powierzyło nam państwo ludowe.

JERZY ŚWIĄTEK

OSIĄGNIĘCIA LOTNICTWA CYWILNEGO W OKRESIE XV-LECIA



Linie ciągłe — połączenia samolotami „Lotu”
Linie przerywane — połączenia samo-
lotami innych towarzystw

LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE

Samoloty Polskich Linii Lotniczych „Lot” przeleciały na liniach krajowych i zagranicznych	
59 422 000 km	wykonali
130 180 lotów	przewiozli
1 558 400 pasażerów	23 426 ton przesyłek
długość linii wynosi	obecnie
12 475 km	krajowe
1 805 km	zagraniczne
10 670 km	

LOTNICTWO SANITARNE

Samoloty sanitarne przeleciały	
5 501 500 km	wykonali
30 010 lotów	przewiozli
14 149 chorych	

OSIĄGNIĘCIA LOTNICTWA SPORTOWEGO W LATACH 1945–1959



Foto: B. Koszewski (2)



MAŁE LOTNICTWO

Modelarze lotniczy zdobyli odznak (wprowadzone od 1952 r.):

z wieniec brązowym	209 szt.
z wieniec srebrnym	94 szt.
z wieniec złotym	17 szt.

(w tym 6 honorowych) (wg stanu na dzień 1 lipca 1959 r.)

Zwycięstwa w imprezach międzynarodowych:

1958 — VI Międzynarodowe Zawody Modeli Latających, Budapeszt — (Węgry) — 1 miejsce drużynowo;

1958 — Mistrzostwa Świata FAI, Cranfield — (W. Brytania) — St. Żurad — wicemistrz świata w kat. gumówek.

Liczba modelarni APRL — 284.

Ustalono 29 rekordów krajowych.

SZYBOWNICTWO

W latach 1945–1959 piloci szybowcowi zdobyli:

1 300 Srebrnych Odznak Szybowcowych;
240 Złotych Odznak Szybowcowych;
37 Diamentowych Odznak Szybowcowych;
84 diamenty za przewyższenie 5 000 m;
280 diamentów za przelot docelowy 300 km;
60 diamentów za przelot otwarty 500 km

oraz ustanowili lub pobili

159 rekordów krajowych i wyczynów homologowanych;
35 rekordów międzynarodowych.

(wg. stanu na dzień 1. 7. 1959)

W okresie lat 1946–1958 wylatano na szybowcach 186 715 godzin, zaś liczba przeleclanych kilometrów wynosi 815 000. (1953–1958).

Zwycięzcami centralnych imprez szybowcowych w poszczególnych latach byli:

1948 — VII Krajowe Zawody Szybowcowe, Żar — Adam Zientek.
1951 — VIII Kraj. Zawody Szybowcowe, Inowrocław — Jerzy Wojnar.
1952 — IX Kraj. Zawody Szybowcowe, Kobylnica — Jerzy Wojnar.
1953 — I Szybowcowe Mistrzostwa Polski, Leszno — Jerzy Popiel.
1955 — II S M P, Lisie Kąty — Jerzy Wojnar.
1956 — III S M P, Jelenia Góra — Marian Gorzelak.
1957 — IV S M P, Leszno — Edward Makula.
1959 — V S M P, Leszno — Jerzy Popiel.

SPORT SAMOLOTOWY

W latach 1945 — 1958 piloci samolotowi wylatali 290 000 godzin oraz pobili 15 krajowych rekordów samolotowych i 3 międzynarodowe.

W ogólnokrajowych imprezach zwyciężali kolejno:

1946 — VIII Krajowe Zawody Lotnicze, Bielsko — Romuald Zerkowski.
1948 — IX K Z L, Łódź — Jan Jasiński.
1949 — X K Z L, Warszawa — Janusz Stanisławski.
1950 — XI K Z L, Inowrocław — Wacław Bernatowicz.
1954 — XII K Z L, Warszawa — Jerzy Derkowski.
1955 — I Samolotowe Mistrzostwa Polski, Warszawa:
w kategorii seniorów — Zdzisław Dudzik;
w kategorii juniorów — Jerzy Piotrowski.
1956 — II S M P, Gliwice:
seniorzy — Władysław Wójcik;
juniorzy — Stanisław Babiarz.
1957 — III S M P:
seniorzy, Krosno — Stanisław Kopacz;
juniorzy, Ostrów Wlkp. — Tadeusz Raczmarek;
Mistrz Akrobacji — Antoni Schabowski.
1958 — IV S M P, Toruń:
seniorzy — Zbigniew Rawicz;
juniorzy — Józef Kurpiela;
Mistrz Akrobacji — Zbigniew Wróblewski.

SPORT SPADOCHRONOWY

W okresie powojennym skoczkowie ustanowili i pobili:

72 rekordy krajowe;
13 rekordów międzynarodowych.

W zawodach spadochronowych zwyciężali:

1952 — I Krajowe Zawody Spadochronowe, W-wa — Józef Wójcik;
1954 — I Spadochronowe Mistrz. Polski, Nowy Targ — Józef Wójcik;
1955 — II Spadochronowe M P, Białystok — Zdzisław Szwedziuk;
1956 — III Spadochronowe M P, Kraków — Jerzy Kowalcuk;
1957 — IV Spadochronowe M P, Strzebielino — Zdzisław Szwedziuk.
Udział w mistrzostwach świata:
1958 — IV Spadochronowe Mistrzostwa Świata, Bratysława

 w Czechosłowacji
 kobiety — drużynowe mistrzostwo świata — Anna Franke — wicemistrzyni; mężczyźni — drużynowo — IV miejsce.

W latach 1950 — 1958 spadochroniarze polscy wykonali 51 918 skoków. Z wież spadochronowych wykonano 487 840 skoków. Poza tym uzyskano 63 złote odznaki spadochronowe, 46 srebrnych i 141 brązowych (1954 — 57).

Liczba wież spadochronowych w Polsce wynosi — 28.

SPORT BALONOWY

W ciągu dwóch lat (sport balonowy został reaktywowany w roku 1957), na czterech balonach („Syrena”, „Warszawa”, „Poznań” i „Katowice”) wykonano ogółem 27 lotów w czasie 97 godzin.

Łączna przeleclana odległość wynosi 2 400 km.

W zawodach balonowych zwyciężali:

1958 — I Krajowe Zawody Balonowe, Poznań — Walenty Nowacki;
1959 — Zawody Balonowe o puchar MTP, Poznań — Zb. Burzyński.

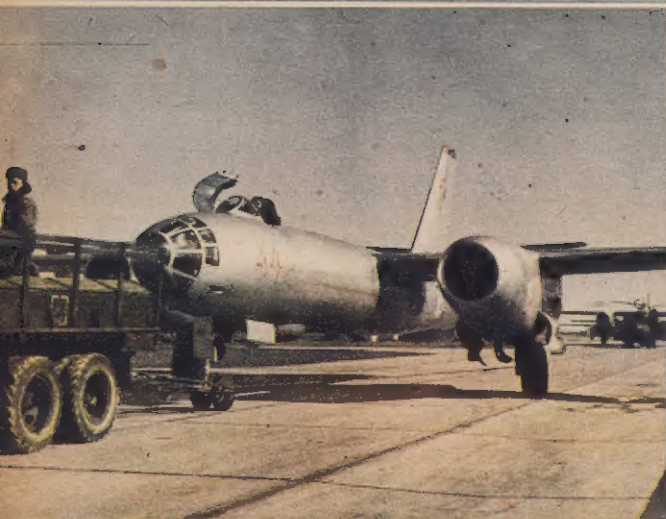


Piękni i groźni

LOTNIK inaczej widzi samolot niż przeciętny śmiertelnik, którego zachwycą wyszukaność kształtu i szlachetność linii. Nieprawdopodobny spłot przewodów hydraulicznych, paliwowych, elektrycznych, olejowych, powietrznych — urządzeń, z których niemal każde jest skomplikowanym automatem, stanowi jeden funkcjonujący system. Ten system lotnik rozumie, a wymukłość kształtu czyta jako wynik matematycznego wzoru w nauce zwanej aerodynamiką. Lecz lotnictwo — to nie tylko świat wspinańca rozwiniętej techniki i matematyki. To przede wszystkim świat żywych ludzi, z całym bogactwem konfliktów, z całą paletą barw, z całym bujnym życiem duchowym, którego nie może pokazać fotografia. I jeśli poza tym światem ludzie są martwi, to dlatego, że pozbawieni są takich wzruszeń i takich radości, jakich dostarczyć może lot. I może dlatego właśnie ludzie chcą poznać jego zagadki. Otwórzmy wrota hangaru.

Foto z lewej. Naturalną jest rzeczą, że nie zawsze myśli się o mechaniku obserwując lot samolotu. Sto razy możesz patrzeć na takie same obroty samolotu, gdy widać na niebie pętle i wykręta bezczel, wierzchołki płoci wysiadają z kabin po popisowym locie. Żaden z nich nie powie tego, co myśli, lecz każdy z nich wie, że był piękny jak Apollo. Razem stworzyli wielkie dzieło: niespotykaną gdzie indziej, cudowną harmonię ruchu. I podziwiają mechanikom w zaoilwionych kombinizonach.

Tekst:
B. KAZNOWSKI
Zdjęcia:
K. SŁUPIK



Bomby także są. Umieszczone są w specjalnych lukach kadłuba wspinańca, rasowej maszyny. Nawigator już zna trasę przelotu. Wyjdzie na kurs bojowy w punkcie X. Pilot bieżąco poprowadzi najlepszym kursem.



— Co robicie w wypadku awarii anteny prosta? — Co robicie, gdy w powietrzu zgłoszenie silnika? Co robicie w wypadku rozhermetyzowania kabiny? Co robicie, gdy... Pytania mnożą się. A jest to zaledwie trening przed lotem. Przed lotem na który ludzie patrzą i zachwycają się lub dziwią.



Gdy potężne drzwi z jazgotem potoczą się po stalowych szynach, to znaczy że ludzie przystąpiłi już do pracy. Wkrótce wyprowadzą maszynę na betonowy plac, aby przygotować ją do lotu. Rozpoczyna się dzień. Jest jeszcze bardzo wcześnie. Piloti przyjadą tu za godzinę.

A tymczasem mechanik usuwał defekty i przykręcić miał śrubę w miejscu, do którego sięgnąć mógł załadowi końcem pałki. Na palec nakładał trochę ośkiego smaru i nakładał śrubę. Potem otwierał ją nitką i pasował do gwintu. Ciągając za nitkę śruba obracała się i miała chwycić gwint. Ale każdy ma swojego pecha. Śruba spada. Trzeba było jeszcze raz, drugi, trzeci. Wtedy mechanik kiął. Swoją zawód, swoją maszynę, cały świat. Lecz jeszcze tego samego dnia napisał raport z prośbą o porostawienie go w służbie zawodowej. Dziwna jest prawda o mechanikach i ich spracowanych dionlach.

Ala lot pokazowy odbywa się bardzo rzadko. Dla innych celów, niż zaspokojenie ciekawości tysięcy ludzi zgromadzonych przy trybunach światecznych, codziennie z hangaru wyprowadzane są maszyny. Dla mechanik uzbrojenia. Także przygotowuje samolot. Ładuje działka. Działka będą strzelały, gdy zajdzie potrzeba.



MŁODOCIANI KONSTRUKTORZY



Jak wyglądał szybowiec, zbudowany przez Adama, Rysia i Zdzicha. Na zdjęciu widzimy ich w takiej kolejności od lewej.

WIOSKA nazywa się Budy Grzybek. Od miasta powiatowego Grodziska oddalona jest kilkanaście kilometrów. Nie ma tam szkoły, ale to nie jest tragedią dla jego młodych mieszkańców. „Po oświacie” chodzą oni do odległej o półtora kilometra Kukłówek, gdzie mieści się ładna, duża, nowa szkoła. Wprawdzie tylko siedmioklasowa, ale dla tych którzy chcą kształcić się dalej — dostępne są szkoły w Grodzisku, Żyrardowie lub w Warszawie.

Pozornie nic się tam nie zmieniło w ciągu piętnastu lat Polski Ludowej. Te same, najczęściej słomą kryte, chaty i zabudowania gospodarskie, tak samo na łąkach pasą się krowy, te same miedze dzielą poletka poszczególnych gospodarzy. A jednak... Jakże inaczej żyją tam dzieci, to nowe, szczęśliwe pokolenie, które liczy sobie lat tyle co nasza ludowa ojczyzna i wraz z nią rośnie i rozwija się. Dziś możliwości ich nie ograniczają się do poznania w szkole abecadła i opanowania umiejętności czytania i pisanja, a zainteresowania i obowiązki — do pasienia bydła i pomocy rodzicom w gospodarstwie. Dziś szkoła daje im, poza pełną edukacją — zależnie od indywidualnych zdolności — możliwości rozwoju wszechstronnych zainteresowań. A jak młodzież z tych możliwości korzysta — niech posłuży przykład ze wspomnianej wioski.

Jest ich trzech: dwóch braci Adam i Ryszard Olszek. Pierwszy ma lat 15, drugi 13. Trzeci z tej grupy to piętnastoletni Zdzisław Strzemieczny. Postanowili oni zbudować szybowiec, na którym mogliby latać i... zbudowali. Ale zaczniemy od początku.

Otóż rok temu, akurat w lipcu, na łące ich wioski wylądował przygod-

nie szybowiec. Ze wzbudził sensację nie małą, nie trzeba o tym przekonywać. Wtedy to po raz pierwszy nasza trójka zobaczyła z bliska szybowiec. A napaść się mogli wszyscy, bo „Mucha” czekała na łące do dnia następnego, aż przyleci po nią samolot i odholuje na lotnisko macierzyste.

Długo spoglądała w niego miejscowa dlatwa za odlatującym w zespole CSS-em i „Muchą”. Potem nie mało rozprawiano we wsi, jacy to dzielni ludzie ci lotnicy, że nie boją się fruwać w powietrzu.

„Mucha” odleciała, ale „ukłula swym żądlem” młode serca chłopców. Od tej chwili myśl o lataniu nie dawała im spokoju. Wiedzieli jednak, że do aeroklubu ich nie przyjmą, bo są jeszcze za młodzi. Wpadli więc na pomysł zbudowania własnego szybowca. Przygotowania trwały kilka miesięcy. W tym czasie zajrzeli do „ABC szybownictwa”, czytali „Skrzydlatą” i „Modelarza”. A poza tym gromadzili środki i materiały. Jakież to były materiały! Deski opałowe sosnowe i topolowe, papier pakowy, kiej stolarski, gwoździe i emalia. Ale i te nie były łatwe do zdobycia. Z drewnem było mniej kłopotu, ale resztę trzeba było kupić. Od czego jednak jest młodzieńcza przeżyłość i zapał. Sprzedaż butelek, makulatury i złomu dała w efekcie sumę złotych czterystu, która wystarczyła na pokrycie kosztów.

Tak więc w maju tego roku młodzi konstruktorzy mogli już przystąpić do pracy. Warsztat stanowiła niewielka komórka. Pocięli zdobyte deski na listewki przy pomocy ręcznej piłki, robili żeberka, kleili, zbijali. Każdą wolną chwilę

spędzali w swoim warsztacie. W pracy swej nie opierali się na żadnej z istniejących konstrukcji. Nie korzystali z żadnych niemal planów. Jedyne pewne elementy zaczerpnęli z przedwojennego szybowca CWJ, poza tym starali się zastosować rozwiązania własne.

Miesięczny ich trud, bo tyle trwały prace przy budowie szybowca, uwieńczony został częściowym powodzeniem. Szybowiec został zbudowany. Ale już pierwsze próby poderwania go w powietrze przy pomocy wyciągu konnego przekreśliły cały wysiłek i poświęcenie młodych konstruktorów. Szybowiec nie wytrzymał siły ciągu i zanim jeszcze oderwał się od ziemi — potrzaskał się w kawałki.

Ten przykry fakt nie ostudził ich lotniczego zapału. Wprawdzie chłopcy nie biorą się już do remontu swego szybowca, ale za to zawzięcie budują modele.

Przy okazji na lotnisko przyjechało jeszcze kilku chłopców z 24 drużyny. Takiego samolotu jak ten — sanitarny „Brigadyr” — nigdy jeszcze nie widzieli. Foto: G. Jódźwik (2)



Najmłodszy konstruktor, Rysiek, zdążył przed kraką zrobić pamiątkowe zdjęcie. Nic mu się jednak nie stało. W czasie próby wlotu kabinka była pusta.

Szybowca nie remontują, bowiem zrozumieli, że i tak nigdy by na nim nie mogli latać. Zrozumieli, że skonstruowanie szybowca wymaga tak dużej wiedzy, jak umiejętności i doświadczenia. Byli oni niedawno na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego i tam przekonali się, że zbudowanie szybowca nie jest rzeczą prostą. Mimo to jednak z własnego szybowca zupełnie nie zrezygnowali. Może w przyszłości się uda, kto wie?

A teraz słów kilka o konstruktorach.

Adam — zdał obecnie do dziewiątej klasy szkoły ogólnokształcącej w Grodzisku. W nauce nie ma trudności. Ma przed sobą jasno wytknięty cel: najpierw matura, a potem oficjalna szkoła lotnicza. No, a jeżeli się nie uda, jeżeli nie przejdzie przez sito komisji lekarskiej, to — pozostaje politechnika, oczywiście wydział lotniczy.

Brat jego, Rysiek, ma jeszcze więcej czasu do na-

mysłu. Skończył on bowiem w tym roku siódmą klasę. Ale i on ma już sprecyzowany pogląd na swoją przyszłość. Poza lotnictwem interesują go zagadnienia elektrotechniczne i dlatego zdawał do tego typu technikum w Żyrardowie. Troszkę tam z polskim mu nie poszło, a przy tym jest za młody do technikum. Ma przecież dopiero 13 lat. Na razie będzie się więc uczył w szkole zasadniczej. Zdziśka również pociągają sprawy elektrotechniki. Zamierza więc uczyć się w tym kierunku i pracować.

Ale to jest kwestia przyszłości. Teraz są jeszcze wakacje i nasza trójka, wraz z innymi kolegami ze swojej 24 drużyny harcerzy im. Józefa Chełmońskiego w Kukłowie, spędzi cały sierpień na harcerskim obozie modelarskim w Lubieniu. Zdobyte tam umiejętności bardzo się przydadzą. Organizują oni potem w drużynie modelarni i... w swoich lotniczych zainteresowaniach nie będą osamotnieni. (J.s.)

W czasie wycieczki na lotnisko Aeroklubu Warszawskiego. Jak przyjemnie z bliska obejrzeć samolot! A wsiąść do kabiny CSS-a, to już prawdziwa rozkosz.



1000

SKOKÓW SZWEDZIUKA

Napisał TADEUSZ MALINOWSKI

Poniżej drukujemy opowieść o najlepszym polskim skoczku sportowym i wojskowym, dwukrotnym spadochronowym mistrzu Polski kapitanie Zdzisławie Szwedziuku, który jako pierwszy i jedyny do tej pory w naszym kraju wykonał 1000 skoków z samolotu. Mistrz Sportu kpt. Zdzisław Szwedziuk należy do nielicznych w Polsce pracujących bez przerwy ponad 10 lat — wojskowych instruktorów spadochronowych. Tysiąc skoków kpt. Szwedziuka, to tysiąc niecodziennych chwil, tysiąc doznanych wrażeń, refleksji i niesamowitych emocji. Bo historia tego świetnego sportowca i oficera-spadochroniarza jest niezwykła jak wszystko to co nazywamy odwagą, dzielnością, zimną krwią i spoglądaniem w oczy niebezpieczeństwu.

chwili układ ciała podobny do skaczącej żaby.

Kiedy znalazł się w powietrzu, słyszał początkowo gwizd i szum, który stopniowo zanikał. Po dwudziestu sekundach spadania nastąpiła wokół niego cisza. Nieznacznymi ruchami dłoni ustawił swe ciało równoległe do widniejącego na lotnisku długiego pasa startowego. Wtedy, usadowiony wygodnie w przestworzach i wyciągnięty jak na powietrznej plaży, pędząc jednocześnie do ziemi z prędkością ponad pięćdziesięciu metrów na sekundę, odnajdywał samego siebie w tym niesamowitym żywiole.

...Minęło już parę lat od dnia, w którym stał się człowiekiem przestroni, spadającym według własnego uznania. Wtedy przypominał sobie chwile niepowodzeń, małych i wielkich prób opanowania najlepszego stylu oraz teoretycznych dociekań. Był to jeden z najpiękniejszych dni w jego życiu. Osiągnął już niemal wszystko. Podziwiano u niego precyzyjność i płynność ruchów. Jego styl spadania znany był na wielu lotniskach, dyskutowany i chętnie naśladowany...

Upłynęło już sto sekund opóźnienia. Opalony od słońca i wichru instruktor Zdzisław Szwedziuk, po osiągnięciu ciepłej warstwy powietrza, pochylił swe ciało pod kątem czterdziestu pięciu stopni i wyszarpnął uchwyt. Śnieżna czasza spadochronu wykwiliła nad człowiekiem i głośnym kłasnieniem, jak zegar wybijający godzinę, oznajmiła kolejny skok Szwedziuka.

„LOTNIK” Z PRZYDZIAŁEM DO PIECHOTY

ZDZISŁAW Szwedziuk od najmłodszych lat interesował się lotnictwem; budował modele latające i redukcyjne, zbierał fotografie samolotów i kolekcjonował lotnicze znaczki pocztowe. W czasie okupacji przebywał w Wilnie, uczęszczając do gimnazjum litewskiego. Od stycznia do sierpnia 1944 roku walczył w oddziale partyzanckim. W dwa miesiące później dowiedział się, że na terenie Związku Radzieckiego istnieje polska szkoła pilotów. Postanowił do niej pojechać. W tym celu udał się razem z kolegą na ulicę Zygmuntowską do lokalu Związku Patriotów Polskich. Tam, na wysokim parterze, mieściło się biuro werbunkowe. Przy ciemnym, szerokim biurku siedział oficer w mundurze wojska polskiego.

— Chciałbym jako ochotnik otrzymać przydział do lotnictwa — powiedział zdecydowanie Szwedziuk.

— Ale czy znasz się synu na lotnictwie? — zapytał porucznik.

— Tak. Interesuję się nim już od dawna. Budowałem modele i ciągle marzę o tym, aby móc latać!

imienia Tadeusza Kościuszki i brał udział w walkach z hitlerowskim najeźdźcą...

Stojący w pierwszym szeregu Zdzisław Szwedziuk — podobnie jak i inni „lotnicy” — czuł się rzeczywiście zaszczycony tą wiadomością, ale i jednocześnie zawiedziony tym, iż nie będzie mógł się bić z wrogiem w powietrzu.

W kilkanaście dni później podczas ofensywy 16—17 stycznia 1945 roku brał udział w walkach w rejonie Góry Kalwarii. Następnie wraz ze swym oddziałem maszerował przez Bydgoszcz, Złotów, Wałcz i Märkisch-Friedland. Tam w czasie natarcia został ciężko ranny. Od marca do czerwca przebywał w szpitalu wojskowym. Myśłami jednak ciągle wracał do latania. Pragnął jak najszybciej opuścić szpital i wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

DEBŁIN

W sierpniu 1945 roku otrzymał Szwedziuk upragniony przydział do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Do Dębli na przyjechał z listem polecającym komendy szpitala. Na piersi jego munduru widniał Krzyż Walecznych oraz kilka medali, a m. in. „Za Warszawę”, „Za Odrę, Nysę i Bałtyk” i „Na Polu Chwały”.

Rozmowa w komendzie szkoły jak i list polecający nie posunęły sprawy naprzód. Po prostu nie było wolnych miejsc. Co prawda zaproponowano Szwedziukowi przydział do grupy strzelców pokładowych, ale on nie wyraził na to zgody. Chciał przecież zostać pilotem, a nie strzelcem. Przyjęcie do grupy pilotów obiecano mu w następnej kolejności. Musiał więc czekać. Z Dębli na wyjechał po to, by wrócić tam po kilku dniach. Postanowił ostatecznie przyjąć skierowanie do grupy strzelców pokładowych.

Kpt. Zdzisław Szwedziuk przygotowuje się...

Foto: T. Malinowski



SAMOLOT Li-2 leciał równoległe do wyłożonej na lotnisku białej strzały. Wysokościomierz wskazywał tysiąc pięćset metrów. Drzwi były już otwarte. W pewnej chwili stojący obok nich instruktor odwrócił głowę i przez podniesienie ręki nakazał trzem najbliższym stojącym spadochroniarzom przygotować się do skoku.

Trzej młodzi ludzie dźwigając na sobie po dwa spadochrony wstali z ławki trochę ociężałe i poprawiając uprząż, ustawili się w takiej kolejności w jakiej mieli opuścić samolot. Za nimi, w głębi kabiny, siedziało jeszcze sześciu skoczków czekających na swoją kolej. Patrzyli na instruktora zadowoleni, że są jego uczniami, że mogą pod jego kierunkiem wykonywać skoki. Ich ufne spojrzenia krzyżowały się z uważnym wzrokiem przełożonego. Wysoce cenili jego doświadczenie zawodowe, polubili go za jego charakter, sposób bycia, a przede wszystkim za jego stosunek do podwładnych.

Wtem trzej spadochroniarze spoważnieli. Instruktor uniósł rękę na wysokość piersi i przez energiczne przekreślenie dłoni wskazał wystającym kciukiem na drzwi. Pierwszy skoczek oddzielił się od samolotu. Za moment znów powtórzył się ruch palca. Drugi, a potem trzeci człowiek spadał w półtorakilometrową przepaść z dwudziestosekundowym opóźnieniem.

Podobna procedura powtórzyła się na wysokości dwóch tysięcy dwustu i trzech tysięcy sześciuset metrów z tą tylko różnicą, że druga grupa skakała z opóźnieniem trzydziestu, a trzecie pięćdziesięciu sekund. Instruktor każdorazowo wychylony z samolotu obserwował spadanie swoich uczniów.

Obecnie pozostał sam. Usiadł więc obok drzwi i patrzył na oddalającą się ziemię. Dwusilnikowa maszyna wznosiła się coraz wyżej, by po kilkunastominutowym locie osiągnąć sześć tysięcy metrów. Gdy samolot podchodził do lotniska, instruktor nasunął na oczy okulary i stanął w progu oparłszy się o tylną krawędź drzwi.

Po włączeniu sekundomierza oddzielił się płynnie od maszyny i kładąc się na strugach powietrza jak na dywan, zaczął spadać coraz niżej, przybierając od pierwszej



Skok ze śmigłowca

Sądził, iż przebywając na terenie szkoły będzie miał większą szansę na zmianę przydziału. Później przekonał się, że w grupie strzelców było wielu, podobnie jak i on, chętnych na kurs pilotażu. Niektórzy z nich przychodzili do spadochroniarzów. Między nimi był również Szwedziuk.

Któregoś dnia ppor. Tadeusz Litwiński spacerował po spadochroniarni i „dyrygował robotą”. W pewnej chwili zatrzymał się przed Szwedziukiem.

— Czy chciałbyś na to wszystko tylko patrzeć, czy też masz ochotę również skakać z samolotu, powiedz?

Szwedziuk był zaskoczony niespodziewanym pytaniem podporucznika. Nim odpowiedział, szybko przemyslał swoją odpowiedź i doszedł do wniosku, że warto spróbować.

— Mam chęć na wykonanie pierwszego skoku, obywatelu poruczniku — odrzekł.

— A wy, moi drodzy, też się zdecydujecie? — zagadnął Litwiński rówieśników Szwedziuka.

— Chciałem właśnie o to zapytać — odpowiedział Zbigniew Chronik.

— Spróbuję — odparł Jerzy Janowski.

— Ja także wykonam skok — przytaknął z powagą Mieczysław Raczkowski.

Od tego dnia Zdzisław Szwedziuk coraz częściej przychodził do spadochroniarni. Przygotowywał się teoretycznie do pierwszego skoku. Równocześnie próbował sobie wyobrazić jakich dozna wróżki kiedy będzie opuszczał samolot. Oczekiwał tego dnia z niecierpliwością.

PIERWSZY SKOK

SAMOLOT Szcza-2 podskakując po lotnisku dęblińskim jak duże pudło ciągnięte po wyboistej drodze, unosił się odcieżale w powietrze mając na swym pokładzie grupę spadochroniarzy.

Szwedziuk patrzył na kolegów. Podobnie jak i oni nie okazywał na zewnątrz zdenerwowania. Próbował nawet się uśmiechać. Wewnętrznie natomiast obawiał się tego skoku. Odczuwał zaniepokojenie. „Jak to będzie?” — zadawał sobie w myślach bez przerwy pytanie.

Najpewniej zachowywali się ci, którzy mieli na swym koncie po kilkanaście skoków. Zartowali więc, starając się gestem lub słowem rozładować napięcie u nowicjuszy.

Wreszcie maszyna znalazła się na wysokości 600 metrów. Po porozumieniu się pilota z instruktorem ten ostatni otworzył drzwi. Do kabiny wpadło powietrze, które podziało orzeźwiająco na znajdujących się tam ludzi. Dusznosc, która do tego czasu wypełniała kabinę samo-

lotu ze względu na nieprzyjemny zapach sklejki lotniczej, szybko ustępowała, przynosząc ulgę spadochroniarzom. Otwarte drzwi były pierwszym momentem zapewniającym żołnierzy, że wykonanie skoku jest nieodwracalne, że musi on nastąpić.

Instruktor dał znak. Skoczkowie wstali ze swych miejsc i podeszli do drzwi. Szwedziuk miał skakać jako czwarty. Po chwili pierwszego spadochroniarza już nie było, drugi znikł za samolotem, a trzeci stał na progu.

Odpychając widok ziemi podzielał dość silnie na wyobraźnię Szwedziuka. Ale stał już na progu obok instruktora, oślepiony trochę

gdyby skakał jako pierwszy, a nie czwarty. Zawieszony między niebem a ziemią pod białym parasolem oddychał pełną piersią i z zainteresowaniem przyglądał się krajobrazowi, który go otaczał.

Wtem zrozumiał, że pędziła na niego szybko ziemia, jakaś groźna w swojej masie, niepokojąco olbrzymia. Złączył stopy. „Nogi razem” — brzmiały mu w uszach słowa instruktora, mimo iż jego zdaniem dokoła panowała absolutna cisza. Wreszcie dotknął swoimi dużymi żołnierskimi butami lotniska. Kolana ugięły się pod nim. Próbował wstać, ale kapryśna czasza pociągnęła go jeszcze kilka metrów nim ją zgasił.

Wstał i obejrzał się przed siebie i za siebie, jak by nie wierząc, że już jest na ziemi. W górze dostrzegł trzy kołyszące się spadochrony. Tak więc pierwszy skok miał poza sobą. Wnet zauważył, że ktoś biegł w jego stronę. Działo się to w Dęblinie 5 listopada 1945 roku.

SKŁADACZ

INSTRUKTOR Litwiński widząc zainteresowanie spadochroniarstwem, wzorową pracę i poświęcenie, zaproponował Zdzisławowi Szwedziukowi i Zbigniewowi Chronikowi przejście na etaty składaczy spadochronowych w szkole dęblińskiej. Wyrazili zgodę. Sprowadzili się więc obaj do spadochroniarni i tam zamieszkali.

W ten sposób dla Szwedziuka zaczął się nowy okres w życiu, okres ściśle związany ze spadochroniarstwem wojskowym.



Między niebem a ziemią

strumieniem światła wpadającym do kabiny. Odwrót znaczył tyle co tchórzostwo.

— Skoki! — usłyszał głos instruktora i poczuł przyjacielskie klepienie po ramieniu.

Wyskoczył z maszyny. Po chwili przez jego ciało przebiegł dreszcz, przechodząc następnie w krótkotrwały ból. Gdy usłyszał głośnie klaśniecie czaszy, zapomniał o wszystkim. Nastąpiła wewnętrzna ulga. I wtedy zrozumiał, że na pewno byłby bogatszy w przeżycia.

Mijały miesiące. Przez ten czas wykonując odpowiedzialną pracę składacza poznał dokładnie kilka typów spadochronów, posiadał wiele nowych i jednocześnie cennych wiadomości praktycznych dotyczących samego skoku i mogących się zdarzyć nieprzewidzianych sytuacji w powietrzu. Nie przepuszczał żadnej okazji, gdy w szkole przeprowadzano skoki. Wolał nie pojechać na urlop, nie przyjmować propozycji kolegów wyjazdu do Warszawy tylko dlatego, aby mieć jeden lub dwa

skoki więcej. „Zbierał” skoki jak ktoś, kto ciula każdy grosz.

Bardzo często prowadził zajęcia spadochronowe z podchorążymi. W czasie pokazu składania zapoznawał ich jak powinno się układać spadochron, by zapewnić mu prawidłowe otwarcie. Przytaczał również popełniane błędy przy składaniu, mogące spowodować wypadek.

Pewnego dnia podczas wykładu natrafił na taki spadochron, który miał kilka linek wyciągniętych ponad dopuszczalną przepisami normę. Nie przerywając dalszego składania zaznaczył, iż spadochron ten nie powinien być użyty do skoku, gdyż ma nadmiernie wyciągnięte linki nośne.

— ...te właśnie linki mogą się zawiazać wokół pozostałych linek. Kiedy to nastąpi przy obrzężu, wtedy nie otworzy się czasza spadochronu. Wówczas prędkość skoczka niewiele się zmniejszy — zakończył swój wykład.

Spadochron ten został złożony przez Szwedziuka do końca i po zajęciach ustawiony z adnotacją do magazynu.

Następnego dnia, bezpośrednio przed wyjazdem na start, podszedł jeden z kolegów i poprosił Szwedziuka, aby ten odstąpił mu swój spadochron. Przekonał go tym, iż niewiele będzie stratny, jeśli nie wykona tego jednego. Szwedziuk oddał koledze swój spadochron i w pierwszej chwili miał zrezygnować ze skoku. Niedługo potem jednak pożałował okazji do powiększenia swego konta. Wtedy przypomniał sobie, iż poprzedniego dnia składał spadochron przed podchorążym. Mimo zastrzeżeń, które przedstawił im teoretycznie, doszedł w końcu do wniosku, że sytuacja nie wygląda aż tak tragicznie i w ostateczności można skorzystać z tego spadochronu.

Szwedziuk miał skakać jako pierwszy — „na sondę”. Pułap chmur nie przekraczał 450 metrów. Choraży Krugły jako instruktor wyrzucający tego dnia całą grupę już na lotnisku przestrzegł go, aby uważał, ponieważ skoki wykonywane będą z małej wysokości.

Po oddzieleniu się od samolotu zaobserwował iż po trzech sekundach, w których powinno nastąpić całkowite otwarcie czaszy, coś się z nią dzieje niedobrego. Kątem oka dostrzegł jak najbardziej prawidłowo uformowaną „kicę” z czaszy spadochronu. W tym samym momencie został odwrócony do pozycji nogami w dół i w ten sposób spadał tracąc coraz szybciej cenną wysokość.

Nagle doznał niesamowitej pustki w głowie, w której zaczęła narastać myśl ratowania się w każdy możliwy sposób. Nie zapomniał oczywiście o spadochronie zapasowym. Natychmiast go otworzył i na nim też bezpiecznie wylądował. Był to najwyższy czas, gdyż dwusekundowa zwłoka w podjęciu decyzji mogła się skończyć tragicznie.

Dopiero kiedy znalazł się na ziemi z całą wyrazistością doznanych wrażeń w powietrzu, uświadomił sobie, czym mógł się zakończyć ten bardzo nieprzyjemny wypadek. Pierwszą czynnością jaką zrobił było podejście do czaszy głównej i podniesienie kłębka związanych linek przy obrzężu. Kiedy chciał zobaczyć jak jest on związany, kłębek rozpadł się — nie pozostał nawet dowód rzeczowy zaistniałego zdarzenia. Był to spadochron, który wobec podchorążych uznał za niewłaściwy do skoku.

Chor. Krugły obserwując Szwedziuka z maszyny i pogarszające się warunki atmosferyczne, wstrzymał samolot. Samolot wylądował na lotnisku z całą grupą uczniów.

Ten skok Szwedziuka zanotowano jako ostatni w Dęblinie w 1946 roku.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

KONSTRUKCJE LOTNICZE POLSKI LUDOWEJ

1944 — 1959



PZL S-1. Samolot szkolno-treningowy (1945 r.)



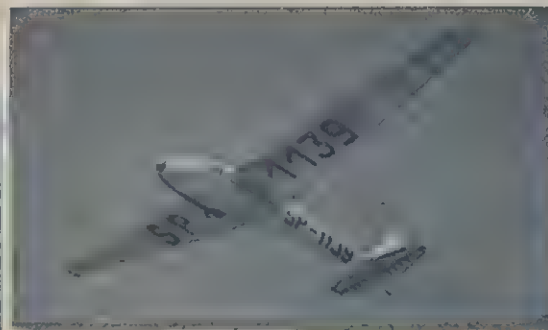
„Szpak” (2, 3, 4A, 4T). Samolot turystyczny i akrobacyjny (1945—1948 r.)



„Zak” (1, 2, 3, 4). Samolot szkolny, turystyczny, holujący (1947—1948 r.)



IS-1 „Sep”. Szybowiec wyczynowy (1947 r.)



IS-2 („Mucha”, „Mucha”-ter). Szybowiec treningowo-wyczynowy (1948—1950 r.)



IS-3 („ABC”, „ABC”-ter). Szybowiec szkolny (1948—1950 r.)



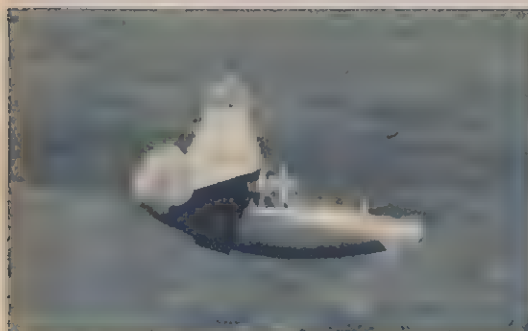
„Junak” (1, 2, 3). Samolot szkolno-treningowy (1948—1953 r.)



CSS-10 (A, C). Samolot szkolny, szkolno-akrobacyjny (1948—1949 r.)



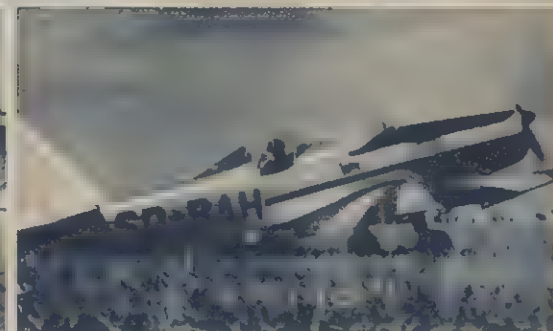
„Zuch” (1, 2). Samolot szkolno-treningowy (1948—1949 r.)



IS-5 „Kaczka”. Szybowiec doświadczalny (1949 r.)



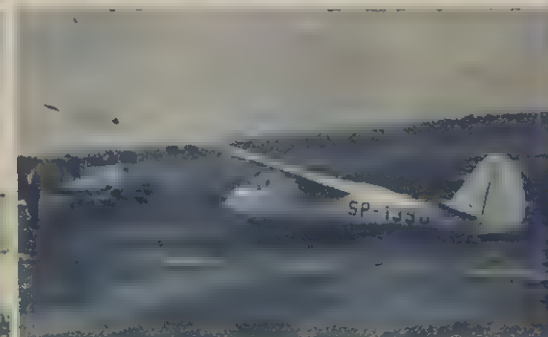
„Pegaz”. Samolot szkolno-turystyczny (1949 r.)



CSS-11. Samolot szkolno-treningowy (1949 r.)



„Mia”. Samolot komunikacyjny (1949 r.)



IS-4 „Jastrząb”. Szybowiec akrobacyjny (1949 r.)



CSS-12. Samolot komunikacyjny (1950 r.)



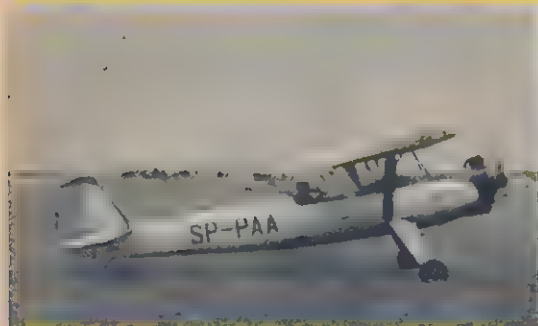
IS-7 „Osa”. Szybowiec doświadczalny (1950 r.)



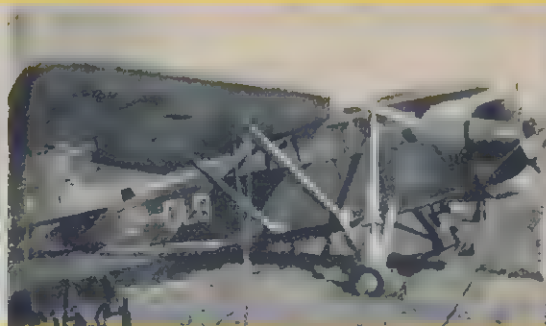
„Gil”. Śmigłowiec doświadczalny (1950 r.)



SZD-8 (bis, ter) „Jaskółka” (Z. ZO). Szybowiec wyczynowy (1951—1958 r.)



S-3(4) „Kania” (1, 2). Samolot holujący (1951—1956 r.)



„Żuraw”. Samolot łącznikowy (1951 r.)



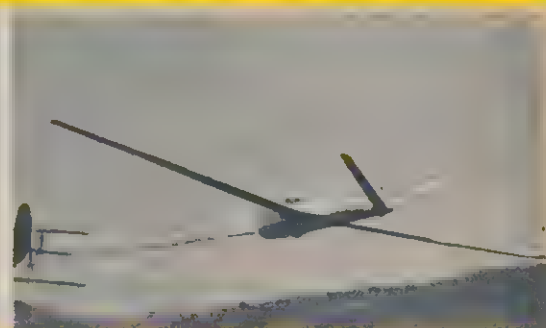
IS-6x „Nietoperz”. Szybowiec doświadczalny (1951 r.)



SZD-9(bis) „Bocian” („Bocian-Z”). Szybowiec wyczynowy (1952—1955 r.)



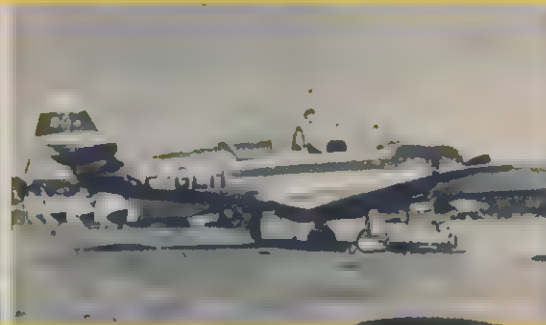
SZD-10 „Czapla”. Szybowiec szkolny (1954 r.)



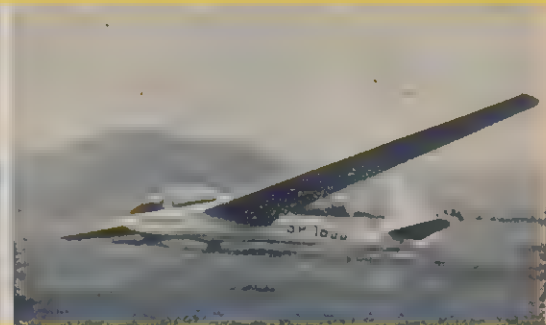
SZD-14x (17x) „Jaskółka-M(L)”. Szybowiec doświadczalny (1954—1956 r.)



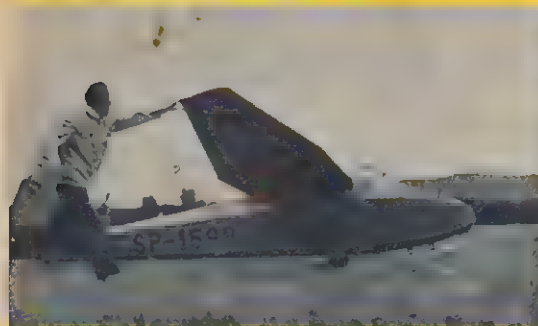
SZD-12 „Mucha-100”. Szybowiec treningowo-wyczynowy (1954 r.)



TS-8 „Bies”. Samolot szkolno-treningowy (1955 r.)



SZD-11 „Albatros”. Szybowiec wyczynowy (1956 r.)



SZD-15 „Sroka”. Szybowiec treningowy (1956 r.)



„Bocian-Pół”. Motoszybowiec doświadczalny (1956 r.)



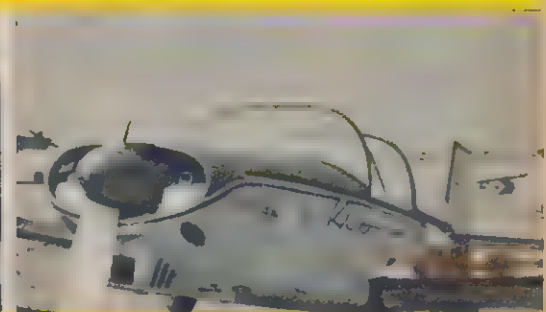
BZ-4 „Żuk”. Śmigłowiec uniwersalny (1956 r.)



SZD-18 „Czajka”. Szybowiec szkolny (1957 r.)



PZL-101. Samolot rolniczy (1958 r.)



PZL-102 „Kos”. Samolot turystyczny (1958 r.)



M-2. Samolot szkolno-treningowy (1958 r.)



SZD-16 „Gil”. Szybowiec szkolno-treningowy (1958 r.)



SZD-22 „Mucha-Standard”. Szybowiec wyczynowy (1958 r.)



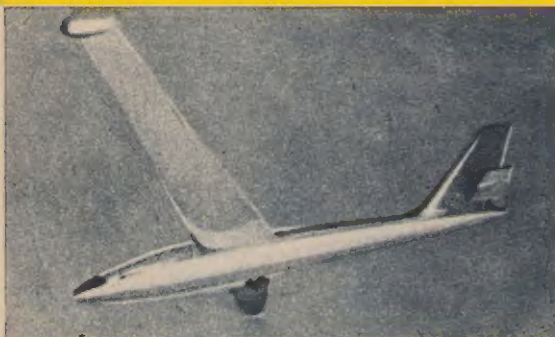
M-3 „Pisanka”. Szybowiec szkolno-treningowy (1959 r.)



SZD-19x „Zefir-1” (1959 r.). SZD-19-2 „Zefir-II” (w budowie). Szybowiec wyczynowy



SZD-20x „Wampir” (I, II). Szybowiec doświadczalny (w budowie)



SZD-24 „Foka”. Szybowiec wyczynowy (w budowie)



MD-12. Samolot komunikacyjny (w budowie)



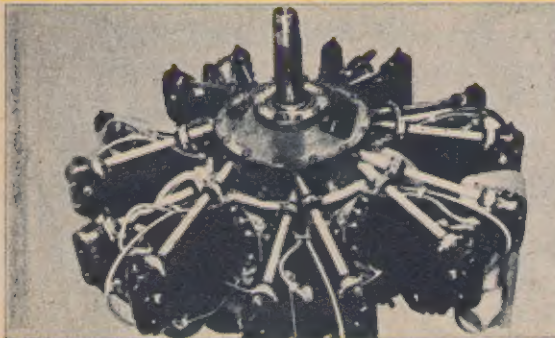
M-4 (4A). Samolot wyczynowy i akrobacyjny (w budowie)



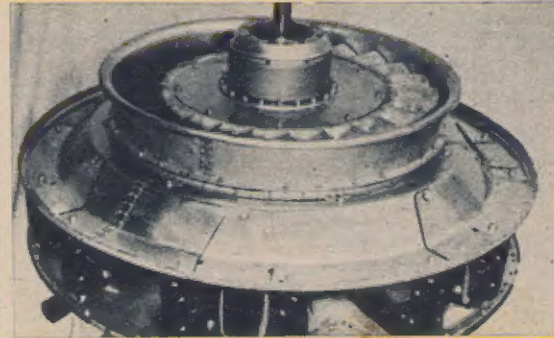
S-2. Śmigłowiec komunikacyjny (w budowie)



Silnik WN-1 (PZL — 65 KM) o mocy 65 KM (1948 r.)



Silnik WN-3 o mocy 320 KM (1954 r.)



Silnik śmigłowy WN-4 o mocy 320 KM (1955 r.)



Balony wolne (1957—1959 r.)



Silnik pulsacyjny o ciągu 10 kG (1956 r.)

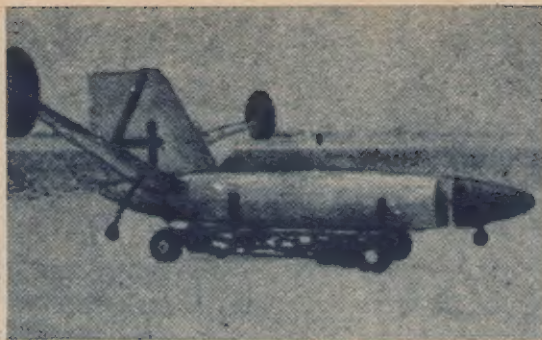


RM-1. Rakiet doświadczalna (1958 r.)

Poza tym nasi konstruktorzy opracowali wiele spadochronów różnych typów, liczne przyrządy pokładowe, wyciągarki i ściągarki szybowcowe (również samojedzne), odrzutowy śmigłowiec jednomiejscowy JK-1 „Trzmiel”, odrzutowy samolot treningowy TS-8 „Iskra” oraz szereg silników tłokowych i odrzutowych (pulsacyjnych i strumieniowych). Wykonano także ciekawe prace z dziedziny elektroniki lotniczej np. radar lotniskowy w porcie Warszawa-Okęcie oraz termowizory i radiostacje pokładowe. Duże osiągnięcia ma również polska medycyna lotnicza w dziedzinie ubiorów wysokościowych i wyposażenia. Podstawą tych wszystkich osiągnięć jest nowoczesny przemysł lotniczy zbudowany w piętnastoletni.



Szybowiec — cel holowany „Spec-3”

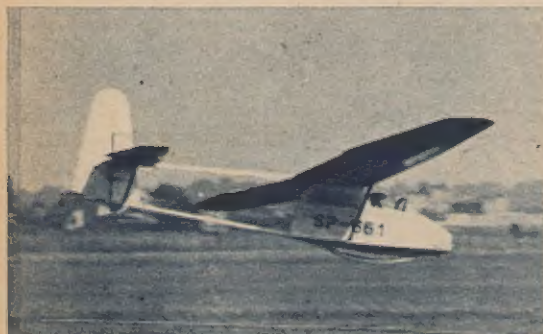


Szybowiec — cel holowany „Spec-4”



Szybowiec — cel holowany „Gacek-2”

SPRZĘT LOTNICZY ADOPTOWANY LUB PRODUKOWANY Z LICENCJI



„Salamandra”, Szybowiec szkolny



„Komar-48”, Szybowiec szkolno-treningowy



„Zuraw-11”, Szybowiec szkolno-treningowy



Wersja pływackowa samolotu Piper „Cub”



CES-13. Samolot szkolny i rolniczy



CES-S-13. Samolot sanitarny (2 wersje)



SM-1. Śmigłowiec wielozadaniowy



Jak-12M. Samolot wielozadaniowy



An-2. Samolot wielozadaniowy



SM-12. Śmigłowiec rolniczy



SM-15. Śmigłowiec sanitarny



LIM-1, LIM-2, LIM-5 i inne. Myśliwskie samoloty odrzutowe.



Od Kopernika DO SZTUCZNEJ PLANETY

WYSTAWA POLSKO - RADZIECKA
W MUZEUM TECHNIKI NOT W WARSZAWIE

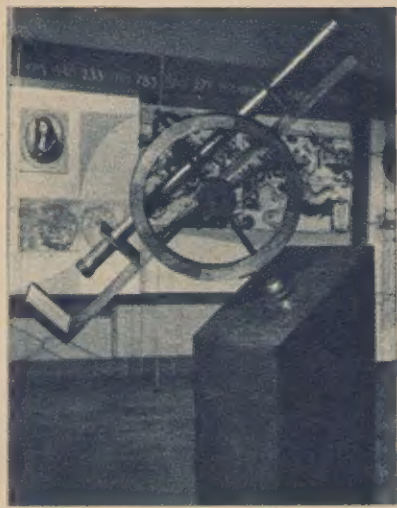
13 lipca br. została otwarta w Warszawie pierwsza wspólna polsko - radziecka wystawa astronautyczna obrazująca ogromny przełom jaki dokonał się w ludzkiej myśli i wiedzy o kosmosie na przestrzeni kilku ostatnich stuleci.

Wystawa, której głównym scenarzystą ze strony polskiej jest inż. Władysław Geisler, dzieli się na osiem działów. Przedstawiają one kolejne ewolucje w wyobrażeniach człowieka o otaczającej nas przestrzeni — obecny rozwój nauki i techniki astronautycznej oraz perspektywy przyszłości. Oto nazwy działów: „Człowiek poznaje ciała niebieskie”, „Co to jest sztuczny satelita”, „Rakieta jedynym środkiem komunikacji międzyplanetarnej”, „Sztuczne ciała niebieskie i rakietę dla ich uruchomienia”, „Badania geofizyczne i zjawisk kosmicznych wykonywane przez sztuczne satelity Ziemi”, „Dziś i jutro techniki raketowej”, „Medycyna kosmiczna” i „Perspektywy astronautyki”.

Wśród licznych eksponatów wystawy znajdują się również prace Polaków: Kazimierza Siemionowicza, Józefa Bema, Walentego Sebscha z Raduszkowic, a także silniki odrzutowe Sachsa, Oderfelda i Bernadzikiewicza.

Oprócz modeli trzech radzieckich sputników i pierwszej sztucznej planety „Mieczy” na wystawie pokazano oryginalne części rakiet meteorologicznych, a także komory spalania niewielkich silników oraz urządzenia telemetryczne i do zdalnego sterowania.

Wystawiono też plansze pokazujące specjalne skafandry kosmiczne

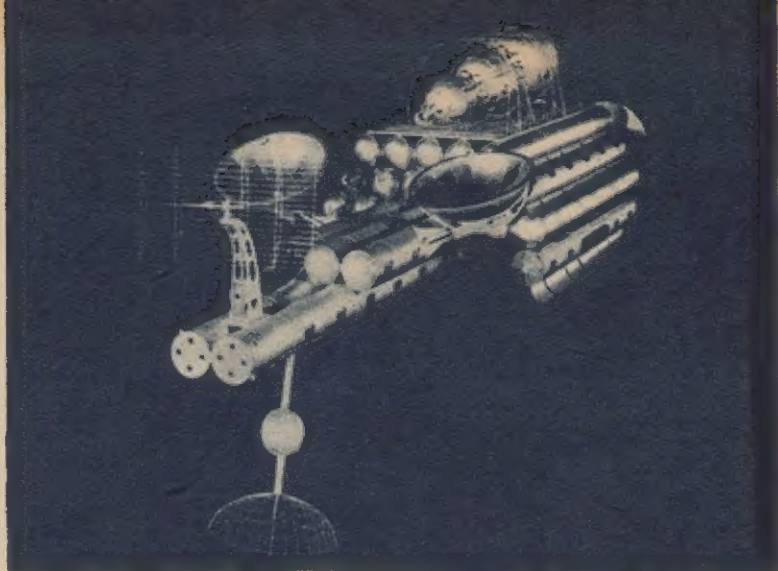


Drugi typ lunety kaliskiej o systemie paralaktycznym (XVI w.). Pierwsza rekonstrukcja w Polsce.

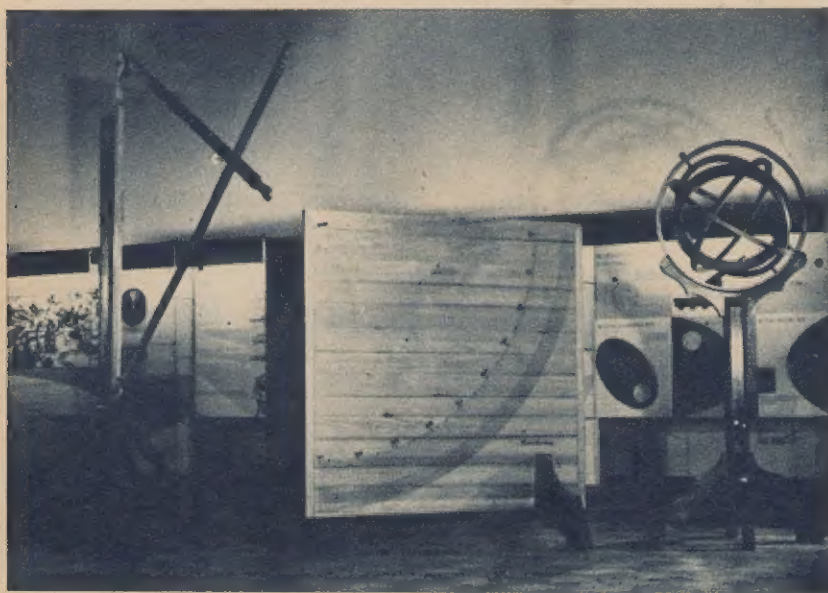
nie przeniesiona do innych miast Polski, a także wystawiana za granicą.

W czasie trwania wystawy będą pokazane radzieckie filmy popularno-naukowe a mianowicie: „Droga ku gwiazdom” (o K. Ciołkowskim), „Pierwsze radzieckie sputniki Ziemi”, „Sputnik nad planetą”, „Automaty w kosmosie”, „Człowiek przewyższa czas”, „Ja byłem satelitą Słońca”, „Czworonożni kosmonauci”, „Tu mówi sputnik” i inne (razem 13 filmów o tematyce astronautycznej).

Obok pokazujemy pierwsze zdjęcie z tej ciekawej wystawy; szczegółowym omówieniem eksponatów zajmujemy się w następnych numerach. (X)



Wyżej: Model przyszłej stacji kosmicznej projektu A. Szternfelda (ZSRR). Z prawej: Licznik Czereńkova zasilany przez baterię słoneczną. Niżej: Głowica małej radzieckiej rakiety meteorologicznej MR-1. Widoczne są urządzenia telemetryczne, baterie zasilające i przyrządy pomiarowe.



Dwa rekonstruowane przyrządy astronomiczne Mikołaja Kopernika — Triquetrum astrolabium i Quadrans.

oraz oryginalny polski lotniczy ubiór wysokościowy.

Wystawę otwiera i zamyka, umieszczony w holu wejściowym, duży model przyszłej stacji kosmicznej według projektu A. Szternfelda. Przewiduje się, że wystawa będzie czynna w Warszawie do września włącznie, następnie zosta-

ZDJĘCIA: Pracownia Fotograficzna Muzeum Techniki NOT.



„SKRZYDLATA POLSKA” — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.), Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZAREBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch” — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO 1-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rekopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. NUMER PODPISANO DO DRUKU 16 LIPCA 1959 R. Zam. 4031/C W-48

USMIECHNIJ SIĘ



— Skąd ja pana znam?...



Bez słów



Do licha, znowu sztuczny horyzont nawalił...



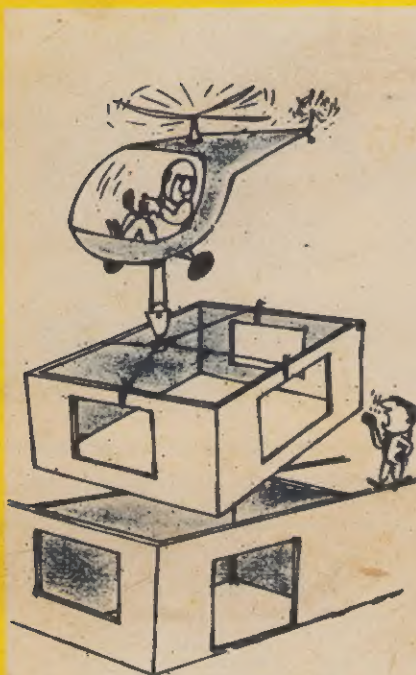
— Jako dowód naszego zaufania do tej maszyny konstruktor zgodził się wziąć udział wraz z panem w locie próbnym.



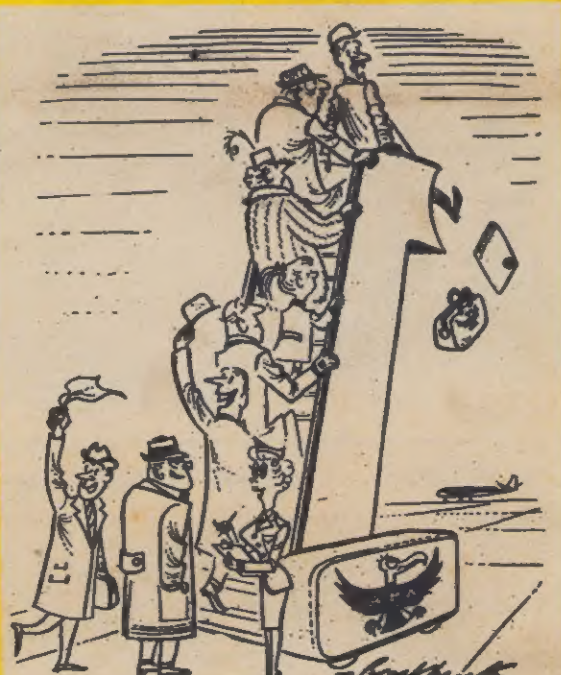
Przerabiamy ćwiczenie numer jeden: Wyjście awaryjne.

RYUNKI:

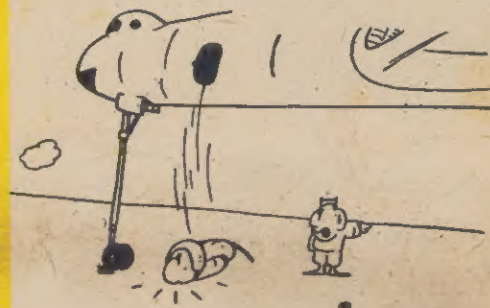
M. Smoczyński, W. Fuglewicz, A. Celarek, „Repülés”, D.H. Gazette.



— Jeszcze tylko 24 piętra i koniec roboty!



Bez słów



— Panie kapitanie, schodki są z drugiej strony!



Bez słów